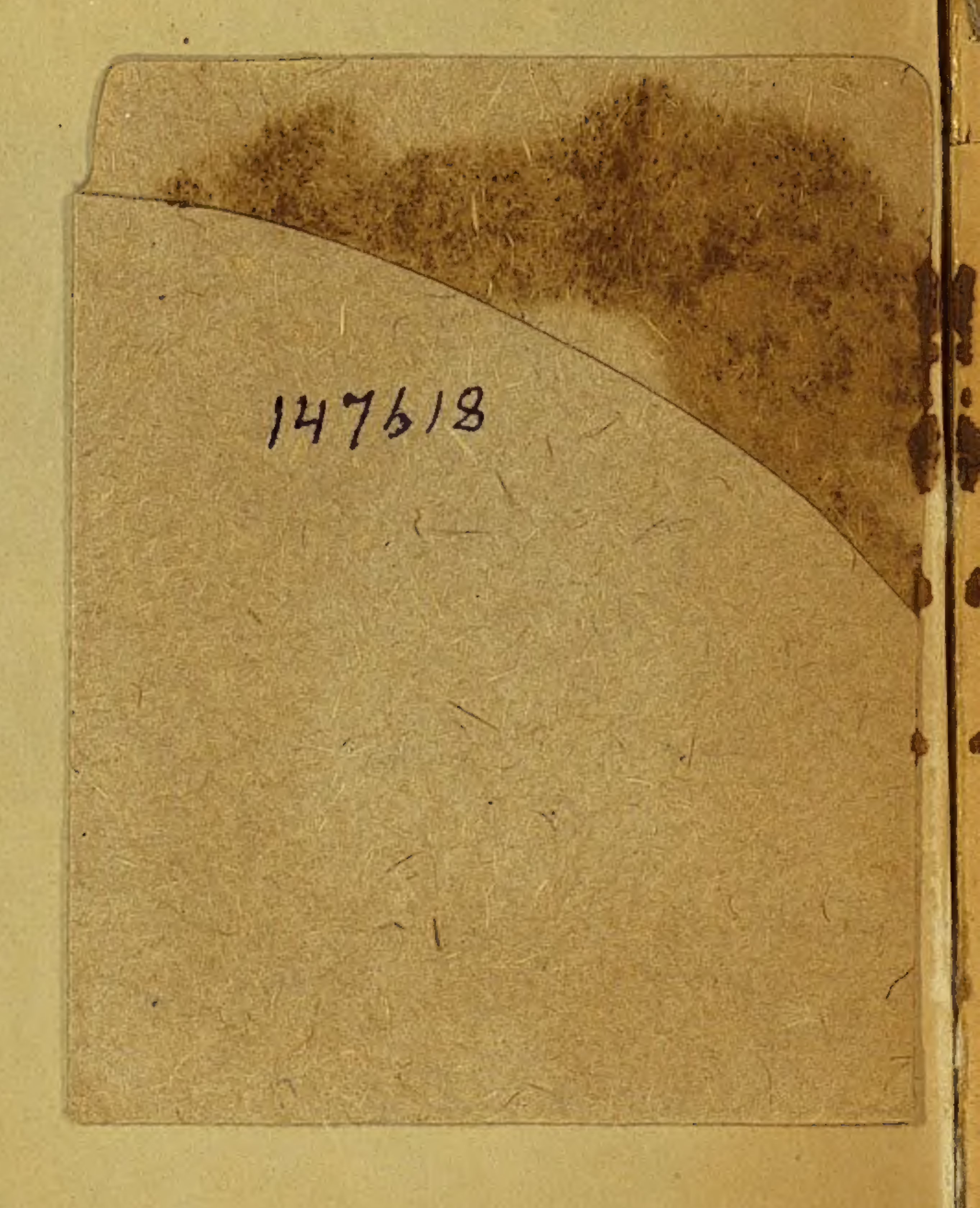
НА фронтовой магистрали





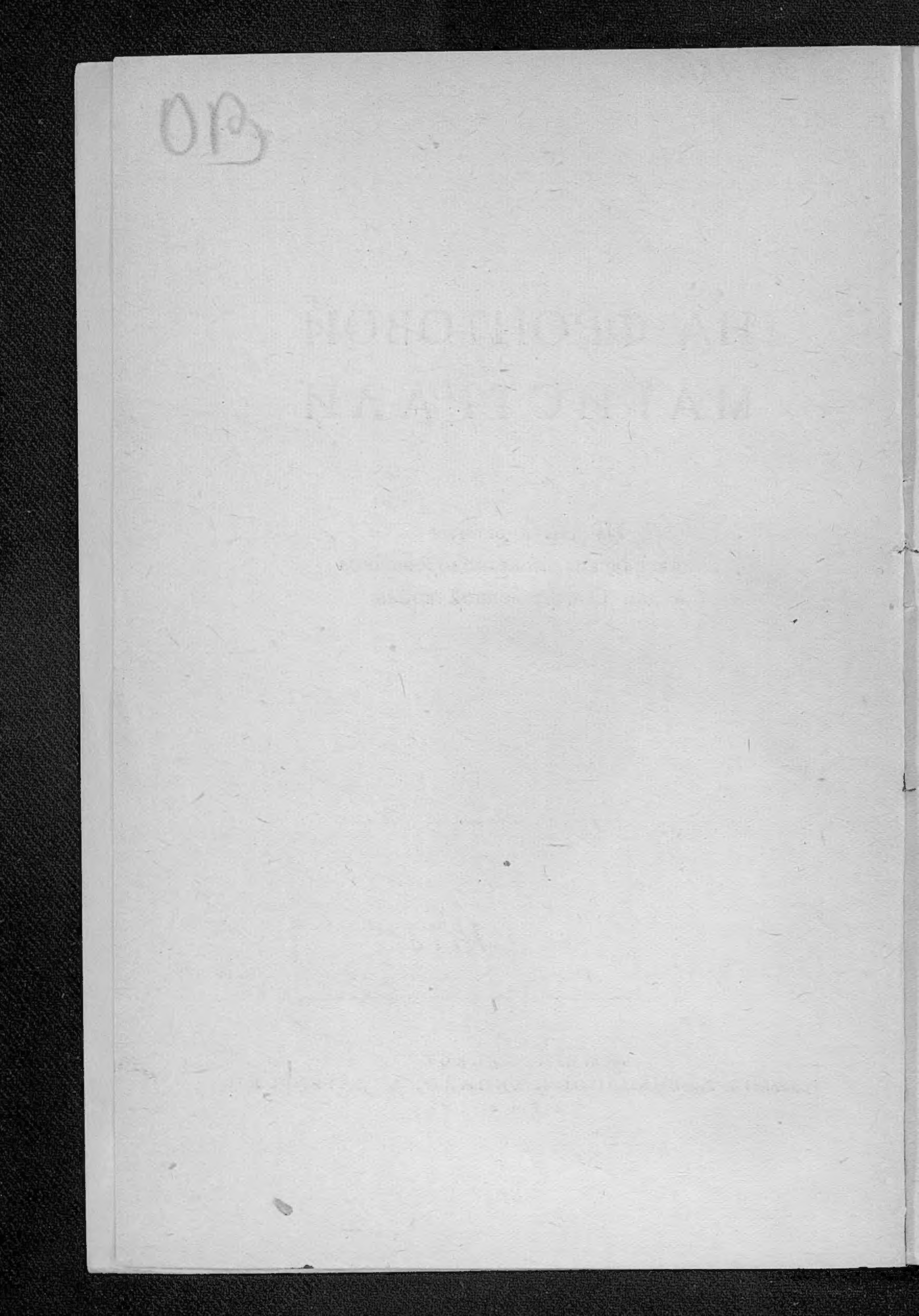
ЛЕНИЗДАТ
1945


147618

НА ФРОНТОВОЙ МАГИСТРАЛИ

Из опыта работы
ленинградских железнодорожников
в дни Отечественной войны

ЛЕНИНГРАДСКОЕ
ГАЗЕТНО-ЖУРНАЛЬНОЕ И КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
1945



ОПЫТ, НАКОПЛЕННЫЙ В БОРЬБЕ

Б. Саламбеков

Герой Социалистического труда,
начальник Октябрьской ж. д.
генерал-директор тяги 2-го ранга

ПУТЬ ОКТЯБРЬЦЕВ

Октябрьская железная дорога, в том числе и участки ее, непосредственно прилегающие к Ленинграду, уже с первых дней Отечественной войны стала дорогой прифронтовой. Не будет преувеличением сказать, что близость фронта, дыхание войны железнодорожники Октябрьской ощутили через семь — десять дней после вероломного и внезапного нападения германских разбойничьих орд на Советский Союз.

В мирную и размеренную трудовую жизнь железнодорожников Октябрьской война вторглась быстро и беспощадно. Хотя линия фронта в начале июля 1941 года проходила еще далеко от основных линий нашей дороги, немецкое командование сразу же попыталось ударами с воздуха парализовать важнейшую магистраль страны. Удар германской авиации был нацелен на участок главного хода Ленинград — Москва, изобилующий мостами. Сюда, на мосты через реку Волхов и другие более мелкие реки, на станции, прилегающие к этим мостам, в первой половине июля 1941 года были направлены массированные удары значительных сил вражеской бомбардировочной авиации.

Столь быстрое вовлечение дороги в зону военных действий наложило отпечаток на всю жизнь и деятельность

железнодорожников Ленинграда и всей Октябрьской магистрали. Каждый работник дороги от высшего командира до подсобного рабочего почувствовал себя непосредственно связанным с судьбами фронта, особенно ясно понимал значение своей работы для дела обороны социалистической родины и защиты великого города Ленина.

В течение двух первых месяцев Отечественной войны Октябрьская дорога и, в частности, Ленинградский железнодорожный узел выполняли огромные и разносторонние работы. Срочные оперативные воинские перевозки, связанные с развертыванием вооруженных сил страны, эвакуация имущества, оборудования и людей из Прибалтики и Ленинградской области и, наконец, эвакуация огромного по разнообразию и весу промышленного оборудования и всевозможных ценностей из самого Ленинграда — такова была в общих чертах эта работа.

Огромный рост и усложнение перевозок в тот период сопровождались резким изменением направлений грузопотоков. Вместо постоянных устоявшихся грузопотоков мирного времени и равномерного движения как в грузовом, так и в порожнем направлении, возникли новые грузопотоки, притом односторонние и быстро меняющиеся. Каждое изменение линии фронта и положения дел на фронте непосредственно отражалось на характере перевозок, осуществляемых дорогой.

В самом начале германское командование пыталось парализовать работу дороги и нарушить главные коммуникации советских армий, действовавших на всем северо-западном направлении. Попытка эта провалилась. То, что легко давалось немцам во время военных кампаний в странах Западной Европы в 1939—1940 годах, оказалось неосуществимым для них в войне против Советского Союза. Несмотря на ежедневные налеты фашистской авиации на мосты и станции, Октябрьская дорога, и в том числе ее главный ход Ленинград — Москва, работала на всем своем протяжении вплоть до того момента, когда Ленинград оказался во вражеской блокаде.

Уже в июле 1941 года на дороге возникли в зачаточном виде специальные восстановительные высокомобильные организации, опыт которых в дальнейшем был широко использован. Так как немцы наносили удары по сравнительно небольшому отрезку дороги, туда были направлены главные восстановительные средства — вспомогательные поезда, мостовой поезд, восстановительные летучки и т. д. Командный пункт,

которому подчинялись все эти средства восстановления, передвигался по участку, руководя на месте быстрым устранением повреждений от бомбардировки с воздуха. Перерывы в движении поездов после вражеских налетов были невелики, и дорога продолжала пропускать в обоих направлениях огромные грузопотоки.

Особенно большое напряжение в работе испытали железнодорожники Ленинграда. На Ленинградском железнодорожном узле бурный рост перевозок совпал с созданием в Ленинграде Народного ополчения, готовившегося с оружием в руках защищать родной город. Железнодорожники ленинградских депо, станций, мастерских составили основной костяк многих ополченческих отрядов, батальонов и полков, грудью своей преградивших путь немцам к северной столице.

Таким образом, ряды ленинградских железнодорожников, оставшихся на производстве, сильно сократились.

А между тем фронт приближался к окрестностям города, и тысячи железнодорожников вышли на сооружение оборонительных рубежей. С невиданной быстротой возникали вокруг города противотанковые рвы, надолбы, доты и дзоты. На окраинных улицах, непосредственно у железнодорожных депо и путей возводились мощные баррикады. Железнодорожники сами создали оборонительные рубежи у всех почти без исключений предприятий узла и, кроме того, активно участвовали вместе со всеми ленинградцами в оборонительных работах у городских застав и в тех районах, где можно было ожидать прорыва немецких танков.

Короткий и чрезвычайно богатый событиями период, предшествовавший блокаде Ленинграда, кончился. Прорыв немецких войск в район Чудово в августе 1941 года перерезал главную магистраль, а затем германская армия выходом в район Мга — Горы лишила Ленинград последней сухопутной дороги, идущей в глубь страны. Огромный Ленинградский железнодорожный узел с многочисленным подвижным составом, богатым и разнообразным оборудованием оказался полностью изолированным от сети железных дорог Советского Союза.

Едва ли в истории мирового железнодорожного транспорта была когда-либо обстановка, подобная той, которая возникла в Ленинграде осенью 1941 года. Ленинградский железнодорожный узел был составным элементом единой советской железнодорожной системы. Топливо для сжигания в паро-

возных топках, многие запасные части для ремонта подвижного состава, смазочные материалы, инструмент и прочее Ленинградский узел всегда получал извне. Перерабатывая тысячи вагонов ежесуточно, железнодорожный узел Ленинграда постоянно чувствовал свою связь с другими дорогами, зависел от их работы, и сам, в свою очередь, влиял на них.

Как же мог работать железнодорожный узел огромного города, будучи полностью изолирован от общей сети железных дорог? Как поддержать в условиях блокады жизнь на узле? Как сохранить его основной капитал, подвижной состав и кадры? Как разрешить эти задачи в условиях начавшейся тогда усиленной бомбардировки Ленинграда с воздуха, артиллерийских обстрелов, в условиях все возраставших продовольственных трудностей, вызванных блокадой?

Ленинградский узел не только существовал в условиях полной блокады, но и действовал. Узел сохранил свой основной капитал, уберег от разрушения бо́льшую часть находившегося на его путях подвижного состава, спас деповское и прочее оборудование, сохранил свои испытанные ленинградские кадры.

Первые несколько недель после блокады Ленинграда железнодорожный узел оказался в таком положении, когда никаких активных задач перед ним не стояло. В этот период главной заботой железнодорожников было сохранение узла. Так продолжалось до возникновения плана, а потом и строительства знаменитой ледовой трассы через Ладогу. Перспектива открытия автомобильного движения по льду, а затем и самая работа Ладожской автомобильной трассы определили направление всей работы Ленинградского железнодорожного узла. Железнодорожники готовились к тому, чтобы принять и переработать грузопоток, шедший с Ладоги.

Вся эта работа протекала в условиях, типичных для прифронтовой полосы. Здесь не было места нормальной обычной подготовке к освоению нового мощного грузопотока. Не было средства и времени на организацию нормального железнодорожного хозяйства. Наоборот, все строительство, все развитие путей, ведущих к Ладожскому озеру, осуществлялось в необычайно короткие сроки под напором требований дня. На восточном берегу Ладожского озера громоздились штабеля продовольствия и боеприпасов, в то же время население города сидело на голодном хлебном пайке, а бойцы передовой линии фронта — на голодном пайке боеприпасов. Быстрая

переброска этих грузов к Ленинграду, на фронт определяла темп и характер работы, диктовала условия перестройки деятельности узла. Быстрота, оперативность в решении, скажем, таких сложных задач, как строительство и эксплоатация путей на снегу, на болоте, в условиях жесточайших морозов, — вот что решало успех.

Линии Ленинград-Финляндского отделения железнодорожники справедливо называли дачными из-за преобладающей доли пригородного движения на них. И вот Ладожская трасса сделала Финляндское отделение и бывшую когда-то малодеятельной Ириновскую ветку основным нервом всего узла. Судьба великого города, судьба Ленинградского фронта в значительной мере зависели зимой 1941/42 года от того, как будут осуществляться железнодорожные перевозки между Ладогой и городом.

В истории современных нам войн, так же как в истории всей нынешней мировой войны, неизвестны примеры, когда бы лишь одна железнодорожная магистраль, в сущности даже лишь слабая часть ее, да еще при полном отсутствии каких-либо иных коммуникаций, смогла обеспечивать питание всем необходимым такого важного фронта, как Ленинградский, и одновременно снабжать население, промышленность, хозяйство такого огромного города, как Ленинград. Никогда еще железнодорожникам не приходилось решать такой сложной задачи, какая предстала перед ленинградскими.

Ленинградская партийная организация и ее боевой руководитель товарищ А. А. Жданов призвали железнодорожников в те тяжелые дни зимы 1941/42 года к величайшему напряжению сил и энергии. Нужно было доставлять в город с каждым днем все больше продовольствия, шедшего через Ладогу. Нужно было завезти возможно больше торфа городским электростанциям, питавшим электроэнергией заводы и фабрики.

Этот призыв был встречен на узле как боевой приказ. Люди, истощенные голодным блокадным пайком, работавшие под непрерывными воздушными налетами и артиллерийскими обстрелами, нашли в себе новые, как будто неисчерпаемые силы. Сутками они не сходили с паровозов, сутками трудились на путях и в депо, за станками и возле селекторов. Именно в эти очень трудные дни на Ленинградском узле родилась и нашла широкое применение смелая инициатива пере-

довых железнодорожников, решительно повысивших весовые нормы продовольственных и топливных поездов. Именно тогда, в начале этого движения, выдвинулись фигуры Героев Социалистического труда — молодого машиниста товарища Елисеева и старого опытного железнодорожника главного кондуктора товарища Кардаш.

На первых порах узел, оказавшийся в кольце блокады, жил наличными запасами топлива, материалов, запасных частей и т. д. Однако запасы эти истощались, а получения новых материалов было ждать неоткуда. Поэтому остро встал вопрос об изыскании заменителей, об использовании любых местных ресурсов. В качестве яркого примера вспоминается проблема снабжения паровозных котлов антинакипином — составом, смягчающим воду и предохраняющим котлы от быстрого образования вредной накипи. Антинакипин получается из отходов торфа. Сколько-нибудь значительных запасов антинакипина в Ленинграде не было, и в разгар перевозок продовольствия и топлива возникла прямая угроза порчи, а затем и выхода из строя паровозных котлов.

Инженерно-технические силы паровозного хозяйства и работники дорожной технической лаборатории поставили перед собой задачу найти такой заменитель антинакипина, который можно было бы получать из имеющегося на месте сырья. Упорно и терпеливо трудились над этой задачей в дорожной лаборатории и добились блестящего успеха: был получен вполне доброкачественный заменитель антинакипина, добытый в результате перегонки торфа. Работавшие на Финляндском отделении паровозы снова могли заправляться антинакипином, и угроза выхода этих локомотивов из строя была предотвращена.

Блокадные условия требовали быстрого решения сложных технических задач, умения выходить победителем из трудностей, подчас вовсе непредвиденных.

Паровозы того депо, на которое легла основная тяжесть перевозки грузов с Ладоги, снабжались водой, подаваемой городским водопроводом. В середине зимы городской водопровод прекратил подачу воды. Надо было срочно найти новый источник водоснабжения.

Был найден простой и смелый выход из создавшегося положения. Только несколько сот метров отделяли территорию депо от берега Невы. Но как подать невскую воду на этом расстоянии? Железнодорожники призвали на помощь город-

ские пожарные команды. Свинченные пожарные шланги протянулись от проруби на Неве до деповских путей. Пожарники вместе с железнодорожниками качали воду в котлы паровозов, немедленно уходивших к берегам Ладоги за новым грузом продовольствия и боеприпасов.

Быстро иссякали на узле запасы топлива. Даже героические вылазки паровозников к самому переднему краю нашей обороны с тем, чтобы на виду у врага раскопать под снегом остатки угля и вывезти его, не могли спасти положения. К концу зимы запасы топлива иссякли, и стало ясно, что Ленинградскому узлу необходимо создать какую-то собственную топливную базу.

Единственная возможность заключалась в использовании тех небольших лесов, которые прилегали к городу с севера и северо-востока. Руководители дороги сами нашли такой лесной участок во Всеволожском районе, поблизости от платформы Каменка. Здесь решено было начать лесные разработки силами самих железнодорожников узла и вести их в таких масштабах и такими темпами, чтобы обеспечить полностью потребности железнодорожного узла в топливе и деловой древесине, необходимой для восстановительных работ.

«Блокадная кочегарка» — так прозвали ленинградские железнодорожники лесные участки в Каменке. Все работники узла, независимо от профессии и занимаемой должности, поочередно работали на заготовке дров, причем единовременно в Каменке было занято более двух тысяч человек. Всего лесной участок дал свыше полумиллиона кубометров дров и деловой древесины. В паровозные топки, для отопления служебных помещений, мастерских и жилищ железнодорожников, для устранения повреждений от артиллерийских обстрелов и бомбардировок, — всюду шли дрова и доски, заготовленные руками самих железнодорожников.

К моменту прорыва вражеской блокады Ленинградский железнодорожный узел пришел значительно окрепшим. Железнодорожники накопили богатый опыт работы в прифронтовых условиях. Предприятия узла освободились, в основном, от зависимости в поставках материалов и деталей. Наряду с большими законсервированными мощностями узел имел исправно действующие предприятия, обеспечивающие возможность повседневной работы.

Прорыв вражеской блокады, осуществленный в результате совместного наступления войск Ленинградского и Волхов-

ского фронтов в январе 1943 года, создал возможность восстановления непосредственной рейсовой связи между Ленинградом и страной. Скоростное строительство мостов через Неву у Петрокрепости и железнодорожной трассы по берегу Ладожского озера дало прямой выход из Ленинграда к Волховстрою, на Северную дорогу.

Хотя Ленинград в 1943 году находился еще во вражеской осаде, все же условия жизни и работы в городе и на узле резко изменились именно благодаря наличию надежной железнодорожной связи со страной. Правда, новая линия проходила всего в нескольких километрах от переднего края обороны и систематически обстреливалась артиллерийским, а иногда и минометным огнем и подвергалась налетам с воздуха. Но, несмотря на это, в течение всего года движение между Волховстроем и Ленинградом немцам ни разу не удалось прервать на сколько-нибудь значительный срок. Больше того, это движение осуществлялось во все возрастающих масштабах.

Только постоянная железнодорожная связь с тылом могла значительно улучшить положение в городе, намного укрепить наши позиции на фронте и создать необходимые условия для последующего решительного удара по немецко-фашистским войскам на Ленинградском фронте.

Регулярное грузовое движение по вновь построенной линии представлялось делом исключительно трудным. Успешно справиться с ним могли, пожалуй, только ленинградцы, перенесшие долгие месяцы полной блокады, закаленные в этих условиях и приобретшие навыки работы буквально под огнем.

На первых порах — после прорыва блокады — только что выстроенная новая трасса, вплоть до Петрокрепости, эксплоатировалась Северной железной дорогой. Однако фактически сколько-нибудь регулярного движения на трассе еще не было. Ураганные обстрелы делали невозможным продвижение поездов в дневное время, да и ночью поезда стояли без движения на станциях из-за того, что с соседних перегонов поступали сведения об огневых налетах противника. Видимо, только длительная подготовка и привычка к постоянной работе под огнем и к постоянным опасностям могли заставить людей отрешиться от обычного в тылу представления о невозможности движения в случае обстрела. Такими людьми, обладающими закалкой, были ленинградские железнодорожники и естественно, что только они могли взяться за эксплоатацию

новой фронтовой линии. Вскоре эта линия и была передана в эксплоатацию Октябрьской железной дороге.

Именно с этого момента начались все возрастающие перевозки для нужд города и фронта. Чтобы возможно лучше использовать пропускную способность однопутной линии, на которой движение могло производиться только в темное время суток, мы сразу же решили пропускать поезда пачками в одном направлении. В одну ночь поезда двигались только к Ленинграду, в другую — из Ленинграда. Помню, что первая ночь, намеченная ленинградцами для организованного пропуска поездов, увенчалась значительным по тогдашним временам успехом: мы пропустили десять составов. Потом число пропускаемых за ночь поездов возросло в несколько раз. Это были рекордные цифры для однопутной линии, не оборудованной автоблокировкой и имеющей многочисленные ограничения скорости из-за подъемов, а также из-за того, что трасса проходила по болотистым торфяным местам. В то же время мы увеличивали вес поездов. За время эксплоатации этой трассы весовая норма возросла почти вдвое.

Столь значительное увеличение пропускной способности явилось результатом применения ряда специально продуманных мероприятий. Как правило, все эти новшества не требовали ни капитальных затрат, ни значительного расходования материалов.

Как уже сказано, мы применили пакетный график, то есть одностороннее движение поездов. Само по себе это уже увеличило пропускную способность, так как устранило необходимость так называемого скрещивания, то есть ожидания встречного поезда на станции. Затем мы стали, в нарушение общепринятых правил, выпускать поезда на перегон один за другим, в хвост, тогда как обычно сзади идущему поезду приходится ожидать, когда передний состав проследует весь перегон и будет принят станцией. Чтобы избежать опасности столкновения поездов на перегонах, мы установили ответственных людей, которые должны были находиться во всех составах и в случае остановки на перегоне — ограждать состав. Эти люди были снабжены сигналами и петардами.

Нет слов, такая работа была чревата многими трудностями и опасностями. Поэтому мы отобрали лучших, самых боевых и стойких машинистов, главных кондукторов и диспетчеров и назначили их сначала политруками, потом начальниками поездов, ответственными за работу паровозной и по-

ездной бригады, за сохранность поезда и его своевременное проследование.

Мы шли на известный риск, нарушая общие для транспорта правила технической эксплоатации. Этот риск оправдал себя потому, что на трассе работали люди высокого сознания долга, большой отваги, люди, обладавшие разнообразным производственным опытом.

Работа на трассе Петрокрепость — Волховстрой была и трудна, и опасна. Здесь вражеские артиллеристы, минометчики и лётчики охотились за каждым поездом. Здесь были необычны технические условия — путь местами был проложен по болоту и вода стояла выше головки рельса; здесь, наконец, были вовсе необычны и, конечно, очень тяжелы самые формы организации движения. И трасса Петрокрепость — Волховстрой дала наиболее яркие проявления массового героизма ленинградских железнодорожников. На этой трассе люди, рискуя жизнью, гасили вагоны с боеприпасами, отстаивали от пожаров ценные грузы, вступали в единоборство с вражескими самолетами и учились обманывать немецких пилотов умелыми маневрами паровозов. Здесь, на трассе, поездные бригады, работники станций, путейцы и вагонники потеряли убитыми и раненными многих своих товарищей, но не отступили и не спасовали перед вражеским огнем.

К январю 1944 года — времени подготовки и осуществления огромной наступательной операции войск Ленинградского фронта, приведшей к разгрому немцев и полному снятию вражеской блокады с Ленинграда, — эксплоатация трассы Ленинград — Петрокрепость — Волховстрой была полностью освоена и налажена. О том, насколько успешно были решены железнодорожниками задачи, связанные с наступлением на Ленинградском фронте, можно судить по тому, что за работу в январе 1944 года дорога получила переходящее знамя Государственного Комитета Обороны.

Трижды в течение 1944 года железнодорожники Октябрьской выполняли боевые оперативные задания Советского Главнокомандования по перевозкам, связанным с осуществлением больших наступательных операций Красной Армии. Разгром немцев под Ленинградом, прорыв долговременных оборонительных линий финнов на Карельском перешейке и, наконец, освобождение от фашистских захватчиков Советской Прибалтики, — вот те три крупных операции, в подготовке

и осуществлении которых Октябрьская дорога выполнила роль основной коммуникации.

В том, что нам удалось справиться с различными, но весьма значительными требованиями Командования по оперативным перевозкам, большую роль сыграл опыт, накопленный командными кадрами дороги при освоении линии Петрокрепость — Волховстрой. И на Карельском перешейке, и затем в сентябре 1944 года на подступах к Советской Прибалтике мы добивались увеличения пропускной способности применением пакетного графика и отправлением поездов вслед. Это не значит, что форма организации движения слепо копировалась. Условия в каждом случае были различны, требовали различного разрешения.

В разработке и осуществлении новых на железнодорожном транспорте методов работы участвовали творческая дерзость, технический риск, ясное понимание задач и глубокое знание своего дела нашими командирами. Все это сочеталось с напряженным трудом, героизмом, отвагой всех ленинградских железнодорожников. Каждый из них считал себя воином, фронтовиком, непосредственным участником великой борьбы за Ленинград. И железнодорожники-ленинградцы сыграли немаловажную роль в победоносном исходе этой борьбы.

В продолжение почти трехлетней эпопеи героической обороны Ленинграда железнодорожники Октябрьской дороги и, в первую очередь, Ленинградского узла вырастили и воспитали многие тысячи квалифицированных рабочих разнообразных железнодорожных профессий, преимущественно из числа женщин и молодежи. Это изменило облик наших кадров. Достаточно сказать, что свыше семидесяти трех процентов из числа всех работающих на дороге к концу 1944 года составляют женщины. Несмотря на то, что тысячи железнодорожников ушли на фронты Отечественной войны, несмотря на серьезные потери, мы сумели обеспечить постоянными кадрами все освобожденные линии и приступить к крупнейшим работам по возрождению былой технической мощи Октябрьской магистрали.

Октябрьская железная дорога пришла к последнему завершающему этапу Отечественной войны, сохранив основной капитал Ленинградского узла и испытанные ленинградские кадры. Фактом большого значения является то обстоятельство, что в ходе войны дорога увеличила свои маневренные

возможности. Еще в тот период, когда Ленинградский узел был отрезан от южных частей дороги, было осуществлено большое строительство соединительных ветвей. В результате теперь мы имеем, вместо ранее существовавших изолированных линий, тесно связанные между собой магистрали и обладаем возможностью в случае нужды менять направления грузопотока. Само собой разумеется, что это повышает провозные способности дороги и создает условие для нового экономического расцвета ряда районов, находившихся ранее в стороне от железнодорожных путей.

Оглядываясь на большой и трудный путь, пройденный железнодорожниками Октябрьской в годы обороны Ленинграда, мы можем сказать: ленинградские железнодорожники оправдали надежды, возлагавшиеся на них трудящимися и воинами Ленинграда, ленинградскими большевиками, правительством и нашей большевистской партией. Железнодорожники Октябрьской с честью пронесли через все испытания высокое и почетное имя ленинградцев и готовы новыми трудовыми подвигами подтвердить свою верность передовым революционным традициям нашего города.

⁂

А. Угрюмов

Директор-подполковник движения

ПОТОЧНЫЙ МЕТОД ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Прорыв блокады Ленинграда, осуществленный войсками Ленинградского и Волховского фронтов в январе 1943 года, соединил осажденный город со страной узким «коридором», пролегавшим по суше. По этому «коридору» сразу же началось строительство железнодорожной трассы, которая должна была дать все еще осажденному городу рельсовую связь с тыловыми районами страны. Новая линия была запроектирована так, что она должна была соединить Ленинградский железнодорожный узел с ранее существовавшим участком Кировской железной дороги и дать выход из Ленинграда на Волховстрой и далее на Северную дорогу.

Как известно, строительство этой линии велось подлинно военными темпами, и основные работы на ней были закон-

чены уже в первых числах февраля 1943 года. 7 февраля в торжественной обстановке был пропущен из Волховстроя в Ленинград первый сквозной поезд. С этого дня вновь выстроенная линия вступила в эксплоатацию.



Герой социалистического труда
инженер - лейтенант движения
М. Г. Кардаш

В течение двух месяцев участок Волховстрой — Петрокрепость эксплоатировала Северная дорога. На первых порах организация движения здесь оказалась делом чрезвычайно трудным, и на участке удавалось пропускать за сутки не более

2—3 поездов. А между тем на ближайших дорогах и на подходах к Волховстрою стояли тысячи вагонов с грузами для Ленинграда. На Ленинградском узле ожидали отправления в тыл многие тысячи порожних вагонов, в которых испытывали нужду тыловые железные дороги.

В такой обстановке произошла передача нового участка Октябрьской железной дороги. Началась напряженная борьба ленинградцев-железнодорожников за увеличение пропускной и провозной способности единственной рельсовой коммуникации, обслуживавшей Ленинград и Ленинградский фронт.

Новая трасса представляла собой однопутную линию, проложенную местами по торфяному грунту и имеющую весьма значительные подъемы и кривые малого радиуса. Само по себе это уже снижало пропускную способность, так как почти на всех перегонах были установлены низкие скорости движения поездов. Кроме того, линия на значительном отрезке проходила вблизи переднего края обороны и легко просматривалась вражескими наблюдателями.

Первые же дни работы показали, что немцы ведут прицельный артиллерийский и минометный огонь не только по трассе, но и по поездам, находящимся на перегонах. Стало ясно, что движение на линии можно осуществлять только по ночам. Таким образом, полезное время работы на новой трассе сократилось более чем вдвое.

Работники Октябрьской дороги, принявшие на себя эксплоатацию вновь выстроенного участка, решили добиваться повышения пропускной способности, используя все известные методы организации движения на однопутных участках. Одним из таких методов, полностью себя оправдавшим, оказался односторонний поток, то есть пропуск поездов на протяжении какого-то времени только в одном направлении. Это избавляло нас от необходимости держать поезда на промежуточных станциях в ожидании скрещения, то есть разъезда со встречным поездом. Затем, что еще более важно, организация одностороннего потока таила в себе возможность отправлять поезда следом, то есть выпускать на перегон не один состав, как это обычно делается, а несколько составов, следующих с каким-то интервалом во времени.

Отправление поездов следом само по себе дело чрезвычайно ответственное, требующее высокой бдительности и организованности, чтобы не допустить столкновения поездов. Все же такая форма движения применялась ранее. Она была нам

известна как из практики, так и по технической литературе. Но при этом обязательным условием было движение поездов только в дневное время. Нигде и никогда не допускалось отправление поездов следом на участки, не имеющие специального оборудования, в темное время суток.

А между тем, как мы уже говорили, на новой линии движение поездов днем вообще прекращалось. Тщательно обсудив и взвесив все условия на линии, мы решили пойти на известный риск и ввели на всем участке от Волховстроя до Петрокрепости отправление поездов вслед в ночное время при одностороннем потоке.

Новая форма организации движения поездов, впервые примененная в апреле 1943 года, впоследствии получила название караванного или поточного метода движения.

При поточном методе потребовались дополнительные меры для повышения бдительности работников поездных бригад и соблюдения требований безопасности. По согласовании с военными властями мы полностью осветили на поездах хвостовые сигналы, сняв с них маскировочные жалюзи. Затем на тормозную площадку хвостового вагона, кроме обычно находящегося там старшего кондуктора, был посажен и главный кондуктор поезда. В случае остановки на перегоне это давало возможность одному из кондукторов произвести ограждение состава, то есть заложить в восьмистах метрах позади хвостового вагона предупредительные петарды. Тем временем другой кондуктор не покидал тормозной площадки и в случае необходимости мог следовать дальше с поездом. Так мы обеспечили двойное наблюдение с хвоста состава и ускорение ограждения остановившегося на перегоне поезда.

Чрезвычайно трудны были условия работы машинистов. Ведя состав, машинист все время вынужден был напряженно следить за всем происходящим впереди, чтобы во-время заметить идущий впереди состав или, что еще хуже, остановившийся поезд. В то же время тяжелый профиль участка требовал от паровозного машиниста пристального наблюдения за состоянием топки, котла, за работой всех механизмов локомотива. Чтобы облегчить работу паровозных машинистов и в то же время снизить возможность аварий по их вине, мы назначили на каждый паровоз опытного машиниста-инструктора, хорошо изучившего профиль участка.

Таковы были первые шаги по внедрению на новой трассе поточного (караванного) метода движения поездов.

Результаты этой работы сказались очень быстро. Из ночи в ночь мы стали пропускать на Ленинград, а затем и из Ленинграда все большее и большее количество поездов. В течение второй половины апреля, то есть сразу же после введения поточного метода, среднее количество пропущенных за ночь поездов увеличилось примерно втрое по сравнению с февралем и мартом месяцами. Были, правда, сутки, когда вследствие интенсивных обстрелов и бомбардировок линии с воздуха движение вовсе прекращалось и на трассе производились срочные работы по устранению повреждений. Но вслед за такими перерывами мы наверстывали упущенное еще более густым движением.

Эффект получился весьма разительный, но он все еще не удовлетворял огромные потребности города и фронта в перевозках. Кроме того, начинался период белых ночей, — темное время, в течение которого можно было пропускать поезда, сокращалось.

Потребовались дальнейшие организационные и технические новшества, чтобы не только не допустить сокращения движения на трассе, но, наоборот, увеличить число пропускаемых поездов. Работа на участке становилась все более напряженной, и группа командиров дороги предложила создать простейшие блок-посты, чтобы повысить безопасность движения и улучшить наблюдение за всем происходящим на перегонах.

В начале мая 1943 года мы открыли на трассе простейшие блок-посты полевого типа, установленные с интервалами от двух до трех с половиной километров. Такой блок-пост был снабжен обычной стрелочной флюгаркой с керосиновой лампой. Сигналы блок-поста давали всего два показания: либо «следуй с установленной скоростью, путь впереди свободен», либо «будь осторожен, впереди поезд».

Все блок-посты мы связали между собой полевым телефоном. Обслуживали посты не рядовые сигналисты, а опытные работники технического отдела службы движения Октябрьской дороги. Эти люди, будучи связанными телефоном с соседними блок-постами, ясно представляли себе обстановку на перегоне и могли самостоятельно принимать оперативные решения. Например, в случае, когда поезд, идущий в подъем, останавливался, дежурный по ближайшему блок-посту мог использовать сзади идущий состав для подталкивания остановившегося поезда.

Установление блок-постов дало возможность несколько сократить интервалы между поездами, находящимися на перегоне, а значит и увеличить число движущихся составов. Кроме того, мы добились непрерывного наблюдения за положением на перегонах и значительно большей, чем раньше, гибкости в командовании движением.

Но все мы хорошо понимали, что открытие блок-постов не дает нам еще нужного увеличения пропускной способности, не гарантирует нас от снижения масштабов перевозок в июне месяце, когда продолжительность ночей максимально сокращается. Требовалось создать на трассе такие условия, которые дали бы возможность сразу и резко повысить пропускную способность, т. е. намного сократить интервалы во времени между выпуском на перегоны поездов, идущих следом.

Задача эта была решена оборудованием на линии простейшей автоблокировки. Применяемая обычно схема автоблокировки требует больших капитальных затрат, расходования множества ценных материалов. Ни условия военного времени, ни степень срочности работы не позволяли нам применить обычную автоблокировку.

Группа инженеров и техников службы связи дороги, во главе с заместителем начальника службы инженером Д. Буниным, в течение нескольких дней разработала упрощенную конструкцию автоблокировки, установление которой потребовало минимальных затрат. На перегонах через каждые полтора-два километра были поставлены так называемые карликовые светофоры, получавшие электроэнергию от аккумуляторов вагонного типа. Между собою светофоры были соединены только одним проводом. В отличие от обычных светофоров, имеющих три показания сигнала, установленные нами светофоры обладали всего двумя сигналами, соответствующими сигналам ранее действовавших блок-постов.

Автоблокировка дала возможность выпускать поезда на перегоны с очень короткими интервалами. Фактическая пропускная способность участка, несмотря на наступление белых ночей, увеличилась во много раз.

К этому времени на трассе уже был выстроен новый обходный путь, который был удален по сравнению со старой линией от фронта на несколько километров. Новый путь уже не подвергался минометному обстрелу, и поезда, проходившие здесь, не могли быть обнаружены неприятельскими наблюда-

телями. Наличие такого обхода имело огромное значение не только потому, что оно уменьшило опасность непосредственного обстрела поездов, но и потому, что увеличивало пропускную способность участка. С постройкой второго пути мы использовали старый для отстоя поездов в ночное время и смогли перейти к двухстороннему движению.

Техническими предпосылками для возможности осуществления нормального встречного движения поездов были наличие автоблокировки, постройка второго пути на участке Жихарево — Поляна и использование кольца, образовавшегося при сооружении обходной линии. Умело маневрируя двухпутными участками, движенцы Октябрьской добились устойчивого, равномерного движения в обе стороны, пропуская каждую ночь множество поездов, следовавших в Ленинград и из Ленинграда.

Переход к устойчивому движению в обе стороны явился, по существу говоря, завершением всей работы по освоению рельсовой коммуникации между Ленинградом и тыловыми районами страны. Линия Волховстрой — Петрокрепость — Ленинград вполне удовлетворительно справилась с перевозками грузов для нужд Ленинграда и фронта. Достигнутые нами успехи выразились не только в увеличении числа пропускаемых в обе стороны поездов, но и в неуклонном росте длины, а значит и веса составов. К июню 1943 года вес составов, пропускаемых по линии Волховстрой — Петрокрепость — Ленинград возрос настолько, что было обеспечено огромное увеличение провозной способности. Большая заслуга в этом деле принадлежит паровозникам сорок восьмой колонны особого резерва НКПС, начавших соревнование за вождение тяжеловесных составов.

Начиная с момента открытия движений на новой трассе и вплоть до снятия вражеской блокады Ленинграда в январе 1944 года, линия Волховстрой — Петрокрепость являлась основной и притом весьма надежной коммуникацией Ленинградского фронта. Вопреки систематическим обстрелам и бомбардировкам с воздуха, вопреки трудностям профиля, большой длине перегонов и слабой первоначальной технической оснащенности, железнодорожники Октябрьской сумели на этой линии добиться регулярных массовых перевозок. Эта победа оказалась возможной потому, что именно здесь, на этом самом ответственном в тот период участке работы ленинградских железнодорожников, наиболее ярко проявились тех-

ническая инициатива и смелое новаторство инженеров, техников, младшего командного состава и рядовых железнодорожников. На дороге, призванной укрепить позиции Красной Армии под Ленинградом и создать предпосылки для разгрома немецких полчищ у стен великого города, железнодорожники Октябрьской умело применили многие ранее известные приемы увеличения пропускной способности и создали новый, ранее неизвестный метод работы на однопутной линии, получивший впоследствии наименование караванного (поточного) метода движения поездов.

Не подлежит сомнению, что новый метод, так же как и составные его элементы, может с успехом применяться и на других участках в военное время и в мирной обстановке.

Метод, созданный творческой инициативой железнодорожников Ленинграда в незабываемые дни обороны нашего города, войдет в науку эксплоатации железных дорог как средство дальнейшего повышения маневренности железнодорожного транспорта нашей советской Родины.

⁂

А. Кананин

Директор-подполковник пути и строительства

ВДОЛЬ ПЕРЕДНЕГО КРАЯ

О работе путейцев Октябрьской дороги в дни Отечественной войны можно рассказать много интересного. Всем понятно, что военная обстановка и еще в большей степени условия, сложившиеся в месяцы вражеской блокады Ленинграда, заставили путейцев во многих случаях отступать от общепринятых технических норм содержания пути и искусственных сооружений, итти на технический риск. В то же время близость фронта, постоянные обстрелы и бомбардировки с воздуха породили новые формы и методы восстановления путей. Богатый и разнообразный опыт, накопленный путейцами Октябрьской дороги, будет, я не сомневаюсь, в полной мере изучен и обобщен.

В этой статье мы ставим перед собой задачу рассказать, как работали путейцы на знаменитой трассе Петрокрепость — Волховстрой, какова была их роль в борьбе за создание и сохранение постоянно действующей железнодорожной комму-

никации, возникшей после прорыва вражеской блокады Ленинграда в январе 1943 года.

Прежде всего нужно дать краткую характеристику трассы, построенной в рекордный срок между Петрокрепостью и станцией Поляны. Строительство осуществлялось зимой, во время морозов. Для экономии времени пришлось укладывать путь, то есть шпалы и рельсы, прямо на снег. Хорошо промерзшая болотистая почва — вот что было основанием пути, по которому должны были быть пропущены поезда с тяжелыми паровозами. На новой трассе полностью отсутствовали два основных элемента нормального рельсового пути: земляное полотно, высота которого по техническим нормам должна составлять не менее трех метров, и балластная призма, на которую обычно укладываются шпалы. Такой путь не имел кюветов, то есть продольных канав для стока воды с земляного полотна.

С большими отступлениями от обычных технических требований были возведены и искусственные сооружения, в том числе и три средних моста, не говоря уже о мостах (переправах) через Неву. Все искусственные сооружения были, по существу говоря, временными. Как правило, применялась простейшая конструкция мостов, состоявшая из так называемых шпальных клеток.

В обычных условиях считается недопустимой постройка моста в кривых отрезках пути. Но и это ограничение было отброшено при строительстве новой линии. Вместо обычных подходов к мостам, состоящих из постепенно возвышающихся насыпей, делались деревянные эстакады. Иначе говоря, тем самым увеличивалась фактическая длина моста.

Эксплоатация линии сильно затруднялась наличием многих кривых малого радиуса. На некоторых отрезках пути имелись кривые радиусом до ста тридцати метров, в то время как обычные путейские правила допускают укладку кривых радиусом не менее пятисот пятидесяти метров.

При такой общей характеристике новой линии казалось бы, что на ней можно эксплоатировать только малые паровозы, имеющие сравнительно небольшую нагрузку на ось. Но при значительных подъемах и кривых малого радиуса маломощные паровозы смогли бы водить составы лишь незначительного веса. Такое решение вопроса облегчило бы, конечно, работу путейцев, но новая трасса не смогла бы перерабатывать массовые грузопотоки и выполнить предназначавшуюся

ей роль основной коммуникации Ленинградского фронта. Вот почему с первого же дня работы на трассе Волховстрой — Петрокрепость движение осуществлялось большими паровозами.

В тот момент, когда новая линия вступила в ведение Октябрьской железной дороги, состояние пути и искусственных сооружений было таково, что скорость на всем протяжении линии была ограничена пятью километрами в час. Мы вынуждены были пропускать поезда «черепашьим шагом», дабы избежать аварий.

Это был самый тяжелый период работы новой линии. Ленинградские железнодорожники приняли трассу 12 апреля, в разгар весны. Началось таяние болотистой почвы, на которую был уложен путь. На наших глазах исчезло то «твердое» основание, которое выдерживало еще в марте нагрузку проходящих поездов.

Начались сплошные просадки пути; целые рельсовые звенья вместе со шпалами погружались в грязь. Когда в местах просадок проходил поезд, то колеса вагонов почти полностью опускались в воду, и такой состав был похож на колесный пароход.

Это было как раз те дни, когда движенцы смело и энергично стали внедрять на трассе новые методы пропуска поездов и с каждым днем увеличивали пропускную способность. Перед нами, путейцами, стояла задача поддержать движенцев, помогать всеми средствами увеличению пропускной способности дороги.

Но как ремонтировать путь, когда просадки происходят на всем протяжении трассы? Каждая такая просадка грозит сходом паровоза или вагонов с рельсов. Кроме того, начались массовые случаи саморасцепки вагонов, соединенных автоматической сцепкой. Происходило это потому, что возникали значительные расхождения в уровне вагонов во время движения поезда.

Надо было срочно подымать и укреплять путь, а укреплять его можно было только балластировкой. Движение осуществлялось по ночам, причем поезда следовали пакетом с очень незначительными интервалами. Между тем, балластировка, как известно, вызывает необходимость подъема пути для подбрасывания балласта. Вот почему путейцы могли действовать только в дневные часы, когда движение на трассе замирало.

Положение было очень сложное. Днем противник просматривал многие участки линии и вел артиллерийский огонь прямой наводкой по поездам. Значит и балластные поезда, так называемые вертушки, нельзя было продвигать в светлое время суток. Поэтому нам приходилось с балластом пускать «вертушки» позади пачки поездов, следовавших ночью, и до наступления рассвета успевать сгружать балласт во всех местах, требующих немедленного укрепления пути. А таких мест с каждым днем становилось все больше и больше.

Поблизости имелся только один источник сколько-нибудь доброкачественного балласта — карьер в районе станции Войбокало. Из этого карьера мы могли брать в сутки два состава. Но ведь движение поездов было односторонним, а это значило, что в те ночи, когда пропускался пакет поездов из Ленинграда на Волховстрой, встречного движения уже быть не могло и завезти балласт было невозможно. С другой стороны, нельзя было воспользоваться старыми балластными карьерами, расположенными в пределах Ленинградского узла и Ленинград-Финляндского отделения. На однопутном участке Мельничный Ручей — Петрокрепость движение было очень сгущенное и также односторонне, что не позволяло пропускать наши «вертушки».

Проблема снабжения трассы балластом была разрешена открытием нового карьера на городском кладбище Петрокрепости. Туда были проложены подъездные пути, и вскоре на трассу регулярно стали поступать ежедневно два балластных состава. Теперь уже, когда мы имели источники балласта на обоих концах трассы, мы могли завозить балласт попеременно: одну ночь в одном направлении, а другую — в обратном, в зависимости от того, какой пакет поездов пропускался по линии. В течение дня выгруженный за ночь вдоль пути балласт полностью расходовался для укрепления наиболее угрожаемых участков, чтобы к ночи снова можно было пропускать поезда.

Но был один участок, протяжением в девять километров, где обычная балластировка нисколько не могла укрепить путь. На этом участке путь был уложен на торфяном болоте, и весной здесь произошла сплошная просадка. На этих километрах приходилось разбирать днем путь, затем укладывать фашины, засыпать их балластом и снова укладывать путь. Все это опять-таки надо было проделать до наступления

сумерек, чтобы не потерять ни одной минуты, которую можно было использовать для пропуска поездов.

Напряженно работали путейцы в течение всей весны 1943 года и над содержанием в исправности искусственных сооружений. На мостах также происходили осадки, и здесь ежедневно приходилось ставить так называемые карточки, укладывать сквозные нашпальники и т. п.

Путь лежал на одном уровне со всей местностью, и талые воды заливали линию, покрывая головки рельсов. В течение многих дней путейские бригады самоотверженно боролись с водой. Делались поперечные канавы для отвода воды. Особенно трудной эта работа была на торфяном участке, где уровень воды постоянно был на восемь — десять сантиметров выше головки рельса. Здесь приходилось рыть канавы длиною в два—три километра, чтобы хоть как-нибудь отвести талые воды от линии.

С каждым днем объем работы путейцев возрастал. Надо было не только поддерживать путь в годном для эксплоатации состоянии, но и настойчиво укреплять его, чтобы хоть немного повысить скорость движения поездов по перегонам. Движенцы находили все новые и новые возможности увеличения пропускной способности, и дело было теперь за путейцами, которые должны были любой ценой добиться повышения технической скорости и дать, тем самым, возможность движенцам и паровозникам переработать больший грузопоток.

О том, как была решена эта задача, можно судить по тому, что уже за первые две недели эксплоатации участка октябрьцами мы обеспечили повышение скорости движения поездов с пяти до десяти километров в час. В тех условиях это была серьезная победа.

Много необычного и своеобразного дала практика текущего содержания пути на трассе. На протяжении долгих недель, а на некоторых участках и в течение всего периода эксплоатации трассы рельсы были залиты водой. Это значило, что общепринятый способ наблюдения за рельсами, стыками и шпалами был здесь невозможен. Путевой обходчик не мог осмотреть рельс и стык, не мог обнаружить трещину обычным остукиванием. Обходчики шли вдоль полотна по воде. В воде они меняли болты, ставили подкладки под рельсы, проверяли зазоры и т. д. Работа этих людей была невероятно трудна, требовала огромного физического напряжения.

К основной линии примыкала ветка Войбокало — Кабоны. Она была построена в 1942 году, когда уровень воды в Ладожском озере был низкий. В 1943 году уровень воды на Ладоге поднялся и путь на протяжении всей ветки был залит водой, стоявшей выше головки рельса на двадцать — семьдесят сантиметров. В таком подводном состоянии и приходилось путейцам войбокальской дистанции исправлять путь. Для того чтобы забить костыль, надо было одному человеку прижимать его ломиком, а другому сверху стучать по этому ломику. Для смены рельсов обычные ключи не годились. В дистанционных мастерских их специально удлинили, чтобы работающий мог держать ключи над уровнем воды. Невиданные никогда условия не помешали путейцам Войбокальской дистанции на протяжении всего 1943 года поддерживать регулярное движение поездов на ветке.

Вряд ли какой-либо действующий участок железной дороги когда-нибудь подвергался столь сильному обстрелу и бомбардировкам, как линия Волховстрой — Петрокрепость. Повреждения от обстрелов и бомбежек не были там редким происшествием, а являлись повседневным и как бы узаконенным явлением. Значит, каждодневно приходилось устранять повреждения. При этом надо было экономить буквально каждую минуту ночного времени, чтобы не сбить движения поездов.

Большой масштаб и систематический характер восстановительных работ сделали необходимым специальную организацию восстановительного дела. Для восстановления путей на каждом пикете, то есть стометровом отрезке пути, был создан запас, состоявший из десяти рельсов и двадцати шпал. Кроме того, к началу мая на всех пикетах имелось не менее двух вагонов балласта или шлака, выгруженного около пути. Запас этот непрерывно пополнялся по мере расходования.

Каждый километр пути обслуживала специальная аварийная бригада, во главе которой стояли бригадир или дорожный мастер. В большинстве случаев аварийными бригадами руководили опытные путейцы, ранее работавшие на Ленинградском узле. В их распоряжении имелись обычные путейские инструменты, так называемые модероны и вагончики для развозки инструментов и материалов.

Работа аварийных бригад была настолько четко организована, люди, входившие в состав этих бригад, настолько овладели своим делом, что перерывы движения, вызванные артиллерийским обстрелом, никогда не превышали одного

часа. А ведь, как правило, артиллерийский снаряд, попавший в путь, разбивал не менее двух рельсов и трех шпал. Еще бо́льшие разрушения причиняли авиационные бомбы. Даже бомба сравнительно небольшого веса делала в пути воронку диаметром двенадцать — пятнадцать метров и глубиной от четырех до пяти метров. При этом выходило из строя от шести до восьми рельсовых звеньев и до пятидесяти шпал. Засыпка такой воронки, смена рельсов и шпал производились аварийными бригадами так быстро и умело, что никогда перерыв в движении поездов не превышал трех часов.

Путейские аварийные бригады выходили на устранение повреждений, не дожидаясь окончания огневого налета или бомбардировки с воздуха. В большинстве случаев путейцы работали под огнем противника, некоторые из них пали смертью храбрых, отстаивая дорогу, имевшую жизненно важное значение для Ленинграда и Ленинградского фронта.

Более трудными и по объему и по сложности были восстановительные работы в тех, правда сравнительно редких, случаях, когда вражеской артиллерии удавалось накрыть своим огнем состав, движущийся по перегону. Достаточно было повредить несколько вагонов в одном поезде, чтобы застопорить движение сразу на всем перегоне. Сложность освобождения перегона заключалась в том, что здесь одновременно находилось несколько составов, следовавших друг за другом. Так как поврежден мог быть не только головной или хвостовой состав, но и поезд, находившийся посредине пачки, следовавшей по перегону, то иногда было чрезвычайно трудно подвезти восстановительные средства к месту аварии.

В нашем распоряжении находились весьма мощные средства для устранения закупорки движения: специальный восстановительный поезд, снабженный подъемным краном мощностью в сорок пять тонн и пневматическим домкратом. Кроме того, на каждой станции постоянно находилась восстановительная «летучка», состоявшая из двух вагонов, снабженных материалами для растаскивания разбитого подвижного состава и инструментом. В распоряжение восстановителей был предоставлен паровоз, в любую минуту готовый к отправлению, машина подъемного крана всегда держалась под парами.

Расскажем об одном случае, характеризующем условия, в которых действовали наши восстановители, во главе с начальником восстановительного поезда товарищем Дудниковым.

В одну апрельскую ночь вражеским артиллерийским огнем на перегоне был разбит головной состав. Кроме того, повреждения были причинены и четвертому из восьми находившихся на перегоне поездов. Вся работа по восстановлению движения должна была быть закончена к утру, так как днем противник мог расстрелять и застрявшие составы, и восстановительный.

К головному составу пришлось пробираться по болоту. В тот момент, когда восстановители приступили к работе, начался налет немецкой авиации. Поблизости рвались бомбы, но работа ни на минуту не прекращалась. Гусеничные тракторы, остановившиеся на сравнительно большом расстоянии от пути, тросами растягивали разбитые вагоны. Перед самым рассветом удалось растащить первый состав, пропустить три следующих поезда и подвезти подъемный кран к четвертому разбитому составу. Утром, как и всегда, немецкие наблюдатели не смогли обнаружить на перегоне ни одного вагона.

В течение мая и июня, наряду с непрекращающимся укреплением пути и производством срочных восстановительных работ, мы занимались так называемым смягчением кривых, то есть увеличением их радиуса. Этой технически сложной и ответственной работой руководил инженер Междуреченской дистанции товарищ Кузубов, отличный знаток работы и содержания кривых отрезков пути. И если вначале на трассе были кривые радиусом до ста тридцати метров, то к концу июня у нас уже не было кривых, радиус которых был бы меньше трехсот двадцати метров.

Все работавшие на дороге железнодорожники навсегда запомнили тот километр пути, где был наибольший, как принято говорить, руководящий подъем. Трудность вождения поезда по этому подъему определялась не только его крутизной, но и тем, что подъем начинался непосредственно за мостом, а скорость движения на мосту была ограничена. Таким образом, машинист лишен был возможности разогнать состав перед подъемом, как это обычно делается, и использовать «живую силу» поезда для преодоления подъема. Остановка же на подъеме была невозможна, так как этот километр пути из-за просеки в лесу хорошо просматривался и германские батареи давно уже пристрелялись по этому месту.

Надо было облегчить вождение поездов по подъему. Для этого пришлось произвести так называемое смягчение профиля на подъеме. Систематической подсыпкой балласта был

поднят путь на участке, предшествовавшем подъему. Таким образом, крутизна подъема уменьшилась.

Еще раньше путейцам пришлось собственными силами на одном из километров построить обход длиною в четыреста метров. Сделано это было на отрезке пути, совсем близко подходившем к линии фронта. По этому месту немецкие пушки били прямой наводкой, и однажды противнику удалось подбить здесь состав. Остановившийся поезд был отличной мишенью для немецких артиллеристов. Подвезти же сюда восстановительные средства, в частности подъемный кран, нельзя было, так как днем и ночью не прекращался обстрел. Но в следующую ночь надо было как-то пропустить по трассе очередную пачку поездов. Единственным выходом из создавшегося положения была срочная постройка обхода вокруг застрявшего состава. Такой обходный путь, длиной почти в четыреста метров, был уложен в течение нескольких часов, и тем самым была создана возможность возобновления движения.

Много потрудились путейцы, обслуживавшие трассу, при установке автоблокировки. На протяжении всего пути были сделаны рельсовые соединители. Все стыки были изолированы фибровыми прокладками и поставлены на щебень. Хотя конструкция автоблокировки была упрощенной по сравнению с обычной, но та часть работ, которая легла на плечи путейцев, ничем не отличалась по характеру и объему от работы, выполняемой путейцами при установке автоблокировки нормального типа. Однако в обычных условиях оборудование автоблокировкой сколько-нибудь значительного участка длится несколько месяцев, а здесь вся трасса была оборудована светофорами и автоблокировка вступила полностью в действие уже через четырнадцать — пятнадцать суток после начала работы. Такие темпы были выдержаны благодаря исключительному трудовому напряжению работавших на трассе ленинградских железнодорожников. Командированный на трассу с Ленинградского узла электросварщик товарищ Панкратов, как и многие его товарищи, выполнял ежедневно по три нормы на работах, связанных с установкой автоблокировки.

В середине мая скорость движения на участке достигла уже двадцати пяти километров в час. Для железнодорожной линии временного типа, лишенной земляного полотна и водоотводных устройств и к тому же проложенной частично по

болоту, эта скорость была, бесспорно, рекордной. Именно такое резкое увеличение скоростей в сочетании с большой творческой работой, проделанной железнодорожниками Ленинграда по организации движения поточным методом, дало возможность добиться исключительной для данных условий пропускной и провозной способности линии.

За весь период работы этого участка, вплоть до снятия блокады Ленинграда, на линии не было ни одного случая схода поездов с рельсов или каких-либо других аварий по вине путейцев. Это является лучшим доказательством самоотверженного труда и творческой инициативы ленинградских путейцев, которые своей работой внесли серьезный вклад в дело обороны города Ленина.

*

В. Матишев

Генерал-майор технических войск,

ВОИНЫ И СТРОИТЕЛИ

Известное изречение товарища Ворошилова — «Транспорт — родной брат Красной Армии» метко и правильно определяет родственную связь труда железнодорожников с боевой службой советских воинов. Всем понятна исключительно большая роль железнодорожников в обороне страны, в обеспечении Красной Армии всем необходимым для ведения современной войны. И именно потому, что железнодорожные коммуникации имеют столь большое значение, в современных армиях имеются специальные железнодорожные войска, призванные действовать непосредственно на путях железных дорог, оборонять эти пути, заграждать и разрушать их в случае отступления, восстанавливать и строить новые железные дороги вслед за наступающими войсками.

Железнодорожные войска Красной Армии ведут свою боевую деятельность рука-об-руку с железнодорожниками прифронтовых дорог и специальными восстановительными формированиями НКПС. В частности, на Ленинградском фронте в течение Отечественной войны труд железнодорожников Октябрьской дороги тесно переплетался с боевыми трудами бойцов железнодорожных частей, оберегавших железно-

дорожные коммуникации, прокладывавших новые дороги и мосты, восстановивших пути, разрушенные врагом, заново связавших блокированный врагом Ленинград рельсовыми



Герой социалистического труда
генерал-директор пути и строительства
И. Г. Зубков

нитями со страной. Необычайность обстановки, сложившейся на Ленинградском фронте в связи с длительной блокадой многомиллионного города, заставила железнодорожные войска и восстановительные формирования НКПС вести работы большие по объему, трудные по выполнению и смелые по

техническому замыслу. И вряд ли когда-либо жизнь и судьба большого города в такой степени зависели от скоростного строительства новых железнодорожных путей и мостов, как это имело место во время блокады Ленинграда.

1. В обороне

В начале Отечественной войны железнодорожные части фронта получили боевое задание по заграждению железных дорог и эвакуации путей на Карельском перешейке. В короткий срок железнодорожные батальоны заминировали все объекты, тщательно охраняли их и приступили к эвакуации путей и оборудования.

В конце июля 1941 года противник, подтянув резервы, перешел в наступление. Вооруженные до зубов гитлеровские головорезы, совместно с финнами, имея численное превосходство, теснили наши войска. Шли кровопролитные бои. Железнодорожные войска получили приказ привести в действие систему заграждения. Воины-железнодорожники работали под прикрытием ими же выделенных команд, находились день и ночь под воздействием огня вражеских минометов, пулеметов, автоматов. На некоторых рубежах военным железнодорожникам приходилось самим держать оборону, вести бои, ходить в атаки.

Отступая, бойцы-железнодорожники создавали на пути врага множество препятствий. Под ураганным огнем они взрывали мосты, разрушали железные дороги и уходили последними. В этих боях многие бойцы и командиры железнодорожных войск, выполнив свой воинский долг до конца, пали смертью храбрых.

Жестокие бои с гитлеровцами и финнами выдержали части и подразделения железнодорожных войск на станциях Антреа, Химтола, Райвола. Иногда, выполняя задание, железнодорожники попадали в окружение, бывали отрезаны от своих. Рота железнодорожников, выполняя задание на станции Кексгольм, была отрезана от наших частей и в течение семи дней находилась в окружении. Выполнив задания, рота вместе с пехотными подразделениями заняла оборону, а потом с боями прорвалась в расположение своих частей. Команда бойцов-подрывников трое суток без пищи дралась, окруженная фашистами, и только когда прибыл приказ, взорвала мост и вырвалась из вражеского кольца.

Осенью 1941 года фашистские орды вышли на ближние подступы к Ленинграду. Отборные, до зубов вооруженные гитлеровские дивизии тянули свои кровавые лапы к гордости советского народа, колыбели Октябрьской революции — городу Ленина. Бои шли у стен города. Фашистские самолеты бомбили Ленинград, начался артиллерийский обстрел жилых кварталов.

В те грозные дни соединение железнодорожных войск получило приказ переформироваться в стрелковое соединение и занять оборону на подступах к Ленинграду.

16 сентября 1941 года железнодорожники заняли район обороны по западному побережью Финского залива от Старой Деревни до непосредственного стыка с противником. Части начали укреплять свои рубежи, сооружать огневые точки, ставить проволочные заграждения, создавать минные поля.

Когда Финский залив покрылся льдом, батальоны приступили к созданию оборонительных сооружений на льду. Под сильным огнем противника на льду залива были поставлены проволочные заграждения, устроены минные поля. Изо дня в день упорной и кропотливой работой бойцы и командиры соединения стремились крепко закрыть для врага подступы к Ленинграду со стороны Финского залива. Сеть надежных оборонительных сооружений, дотов, дзотов, блок-систем, десятки километров линии связи, боевое охранение, засады на льду, — все было готово встретить в любую минуту врага.

В батальонах были созданы взводы разведки. Лучшие бойцы, отлично проявившие себя в борьбе с немецкими захватчиками, были направлены в разведку. Недавние железнодорожники почитали за честь попасть в эти взводы.

Разведывательные взводы с успехом разрешали задачи, поставленные перед ними командованием. Много ценных сведений приносили разведчики из своих ночных походов по замерзшему заливу. На основе их данных метко била артиллерия, минометчики накрывали скопления немецких солдат. Разведчики помогали командованию разгадывать планы врага.

Бдительно несли бойцы службу боевого охранения на льду Финского залива. В метель, мороз и пургу вчерашние железнодорожники устанавливали на льду живую заградительную цепь. В далеко выдвинутых секретах скрывались стрелки, непрерывно наблюдавшие за заливом. Каждую ночь специальные команды выходили на охрану морского фарватера —

единственного пути, связывавшего тогда Ленинград с Кронштадтом.

В сдавленном кольцом блокады Ленинграде начались продовольственные трудности. Связь многомиллионного города и частей фронта со страной осуществлялась только по льду Ладожского озера. Сократился подвоз продуктов, не было топлива, остановились трамваи, погас свет, прекратил подачу воды водопровод. В армии уменьшили паек, и среди бойцов и командиров начались заболевания. Зима стояла суровая, морозная. Теплого обмундирования — валенок и полушубков — нехватало. Но никакие трудности не сломили воли, стойкости и упорства защитников Ленинграда.

Всю зиму 1941/42 года провели железнодорожные части на страже города Ленина. Они создали мощный укрепленный район, выполнили возложенные на них задачи. И в феврале 1942 года особое стрелковое соединение вновь стало железнодорожным.

2. Путь на Ладогу

В условиях блокады Ленинграда единственным путем, которым подвозилось продовольствие и все необходимое для города и Ленинградского фронта, служила автотрасса по льду Ладожского озера, справедливо названная «дорогой жизни».

Поток грузов, идущих по этой дороге, вызвал к деятельной жизни и напряженной работе бывшую Ириновскую линию Октябрьской железной дороги, которой до войны пользовался лишь ограниченный круг ленинградских дачников и жителей пригородов.

Ириновская линия не смогла перевезти всего потока грузов, прибывающих по Ладожскому озеру, и обеспечить эвакуацию населения и оборудования заводов Ленинграда. Потребовалось увеличение пропускной способности этой линии по меньшей мере в четыре раза.

На железнодорожные части, только что снятые с переднего края обороны Ленинграда, в феврале 1942 года были возложены работы по увеличению пропускной способности Ириновской линии.

В течение лета и осенью 1942 года части соединения железнодорожных войск, выполняя задание Военного Совета Ленинградского фронта, увеличили пропускную способность

Ириновской линии в четыре раза. Железнодорожники выполнили работы по капитальному и среднему ремонту отдельных перегонов, по развитию станций, по постройке сети железнодорожных путей.

Наибольшее значение из этих работ имело развитие железнодорожной станции Ладожское озеро, которая превратилась в крупный железнодорожный узел. В состав этого узла вошли также построенные силами железнодорожных частей новые станции на Ладоге и подъездные пути к ряду новых портов и пристаней на озере.

Условия работы были тяжелые. Сильные морозы сковывали землю, и ее приходилось рубить топорами, кирками и ломами. У бойцов отсутствовали необходимые навыки строительства железных дорог. Но личный состав железнодорожных частей самоотверженно трудился, понимая, что от успешного выполнения этого задания зависит бесперебойное снабжение города и фронта. И какою радостью наполнялись сердца бойцов, когда они видели результаты своих трудов! По наведенным путям шли в Ленинград составы с продовольствием, боеприпасами, топливом. Станции оживали. Населению города и частям фронта увеличили хлебный паек.

В июле 1942 года на железнодорожные войска и специальные формирования НКПС была возложена задача обеспечить бесперегрузочную железнодорожную переправу через Ладожское озеро. Такая переправа нужна была для эвакуации ценного тяжеловесного оборудования ленинградских заводов, для переправки на восточный берег озера паровозов, стоявших потушенными на станциях Ленинградского узла и для снабжения Ленинградского фронта такими грузами, которые нельзя было перегружать на восточном берегу с железнодорожных составов на баржи.

Потребовалось устроить на обоих берегах озера пирсы с железнодорожными путями. С этих пирсов груженый подвижной состав и паровозы подавались через подъемный переходный металлический мостик на металлические баржи-паромы. На паромах, так же как и на мостике, были уложены рельсы. К пирсам на обоих берегах были сделаны железнодорожные подходы от ближайших станций.

У железнодорожных частей фронта и спецформирования НКПС, впервые приступивших к такого рода сооружениям, не было ни опыта, ни нужных специалистов, но было горячее желание выполнить боевое задание, помочь Ленинграду.

На строительстве началось невиданное совмещение профессий; путейцы обучались водолазному делу, забивали сваи, становились слесарями, газорезчиками. На стройке нехватало плотников, и опытные бойцы-плотники взялись обучить плотницкому делу каждый по пяти человек. Вскоре красноармейцы, не умевшие раньше держать в руках топор, стали отличными плотниками, выполнявшими нормы на двести процентов.

Железнодорожным частям приходилось выполнять универсальные работы. Части подполковника Прохорова, подполковника Крейч и некоторые другие последовательно выполняли подсобные, путевые и мостовые работы. В этих частях были подготовлены кадры костыльщиков, рихтовщиков и мостовиков.

Лето в 1942 году было дождливое. На Ладоге свирепствовали штормы. Разбушевавшееся озеро уничтожало сделанное, срывало мостки, опрокидывало ряжи и уносило их далеко от берега. Тогда десятки бойцов и командиров вызвались в шторм спасать ряжи. В течение двух суток не уходили они с озера. Люди работали, держась друг за друга, чтобы ветер и волны не сорвали их с мостков.

Внимание Ленинграда было приковано к этой ответственной стройке. Руководитель ленинградских большевиков Андрей Александрович Жданов прислал строителям телеграмму, в которой отмечал исключительное значение проводимых работ для Ленинграда и Ленинградского фронта и важность выполнения их в срок. На митингах в железнодорожных частях и специальных формированиях, в ответ на телеграмму товарища Жданова, было принято единодушное решение: закончить стройку досрочно. Бойцы-железнодорожники сдержали свое слово: 30 июня 1942 года строительство железнодорожной переправы через Ладожское озеро было закончено. На обоих берегах озера были построены пирсы общей длиной более полукилометра. На пирсах и подходах к ним было уложено около двух километров железнодорожных путей, были оборудованы четыре металлических баржи-паромы.

Эксплоатация новой железнодорожной переправы на Ладоге была возложена на железнодорожные части. Паровозы и вагоны с оборудованием пошли из Ленинграда без перегрузки через озеро. Таким же путем продовольствие и боеприпасы переправлялись в Ленинград. Бойцы и командиры железнодорожных частей, освоившие много специальностей,

энергично взялись за новые работы — погрузку и крепление вагонов и паровозов на паромах.

Работа на переправе шла вплоть до самого ледостава. С западного берега Ладожского озера на восточный были переправлены многие десятки тяжелых паровозов с тендерами и тысячи вагонов с промышленным оборудованием. В обратном направлении через переправу прошли тысячи вагонов с тяжелым вооружением и боеприпасами.

3. Свайно-ледовая железная дорога

Начиналась вторая блокадная зима. Автомобильная трасса, проложенная по льду Ладожского озера, не смогла удовлетворить возросшие потребности Ленинграда и особенно Ленинградского фронта, боевая мощь и обороноспособность которого возрастали изо дня в день и предъявляли все более высокие требования транспортным путям.

В связи с этим появилась мысль построить зимой через Ладожское озеро железную дорогу прямо по льду.

Этот смелый проект строительства свайно-ледовой дороги нашел поддержку командования и правительства. Железнодорожным войскам Ленинградского фронта и приданным им специальным формированиям НКПС было поручено строительство путей от западного берега озера с соответствующим береговым развитием и включением береговых путей в узел станции Ладожское озеро. Одновременно навстречу, то есть с восточного озера, другие формирования также должны были вести строительство свайно-ледовой трассы. Кроме того, на обоих берегах к участию в этой постройке было привлечено население. Вместе с частями железнодорожных войск Ленинградского фронта в этой работе принимали участие более полутора тысяч ленинградцев.

На озере строились одновременно две линии — нормальной и узкой колеи. Делалось это с тем расчетом, чтобы более простая и облегченная по конструкции узкоколейная дорога могла вступить в строй еще до достижения льдом толщины, необходимой для устойчивости железной дороги нормальной колеи.

По плану работа на западном берегу должна была начаться в начале декабря 1942 года. Однако чрезвычайно мягкая зима и замедленное льдообразование на озере при частых штормах заставили строителей отложить начало работы до

января 1943 года. Лишь тогда лед стал выдерживать людей и давал возможность подвозить материалы.

На западном участке, где работали железнодорожные войска Ленинградского фронта, было забито около двенадцати тысяч свай для железной дороги нормальной колеи, уложено почти два с половиной километра пути нормальной колеи и более семи с половиной километров пути узкой колеи. По льду озера было протянуто шестьдесят пять с половиной проводо-километров линии связи.

На протяжении четырнадцати километров тридцать электрокопров производили забивку свай. Электрокопры получали энергию от городской сети Ленэнерго через специально установленный на строительной площадке трансформатор, а также от передвижных электростанций. На электрокопрах работали специально натренированные в подготовительный период команды.

В середине января подача строительных материалов к местам работ производилась уже рабочими поездами по уложенным на льду участкам пути нормальной и узкой колеи.

19 января 1943 года, после того как войска Ленинградского и Волховского фронтов прорвали вражескую блокаду Ленинграда, работы по сооружению свайно-ледовой железной дороги были прекращены. Это строительство явилось хорошей школой железнодорожного искусства для железнодорожных частей фронта и спецформирований НКПС. Сотни бойцов на Ладоге овладели железнодорожными специальностями. На Ладоге созрели полноценные командирские кадры железнодорожных войск, полностью проявившие себя в последующий период.

4. После прорыва блокады

Прорыв блокады Ленинграда в январе 1943 года сделал возможным строительство железнодорожной линии на отвоеванном у врага участке и создание таким образом прямой железнодорожной связи Ленинграда с тыловыми районами страны. Это было крупнейшим событием в героической обороне города Ленина.

Новое задание было встречено железнодорожными войсками и специальными формированиями НКПС с огромным подъемом. Только что переброшенные с Ладоги на новую трассу бойцы-железнодорожники работали с невиданным на-

пряжением. Кроме железнодорожной линии предстояло построить свайно-ледяной железнодорожный мост через Неву.

Команды технической разведки быстро очистили от мин строительные участки. Копровщики, плотники, установщики свай, невзирая на частые артиллерийские обстрелы, самоотверженно трудились над сооружением переправы через Неву. Путейцы прокладывали рельсы на местах недавних сражений.

Строительство этого моста, как и всей линии Петрокрепость — Назия, практически закрепило результаты прорыва вражеской блокады Ленинграда.

5 февраля 1943 года по вновь проложенным путям и переправе через Неву прошел первый состав с тяжелым вооружением на Ленинградский фронт. А уже 8 февраля было открыто регулярное железнодорожное сообщение по новой линии с Ленинградом. Эта линия сыграла решающую роль в деле укрепления обороноспособности Ленинграда и повышения боевой мощи Ленинградского фронта на протяжении последнего года блокады. Наличие этой линии, надежно связавшей город Ленина со всей страной, создало предпосылки для разгрома немецких армий под Ленинградом в январе-феврале 1944 года.

Однако временный свайно-ледовый железнодорожный мост через Неву был с самого начала рассчитан на кратковременную эксплоатацию. Мост этот имел исключительно малые для такой реки, как Нева, пролеты и весьма облегченную конструкцию, а потому мог работать только до наступления весеннего ледохода. Перед ледоходом фарватерную часть моста предполагали разобрать.

Но с наступлением весны обстоятельства сложились таким образом, что решено было не разбирать временный мост, а сохранить его в качестве дублера вновь сооружаемого постоянного моста через Неву. Строительство постоянного моста более солидной конструкции было начато на расстоянии около километра ниже по течению реки Нева.

Работы велись без перерыва движения, и разборка старой части моста производилась только по мере окончания строительства отдельных участков переустраиваемой части. Пролеты на реконструируемой части были увеличены для облегчения пропуска льда. Кроме того, был сделан разводной пролет для прохода судов под мостом.

Чтобы лучше удовлетворить нужды фронта, верхнее строение нового постоянного моста было приспособлено не только под железнодорожное, но и под автомобильное движение. Для этого по мостовым брусьям и поперечинам был уложен настил из отесанных бревен. У мостовых перил был уложен дощатый настил.

На строительстве невского моста широко развернулось движение за повышение качества работы. Бойцы и командиры железнодорожных частей на этом строительстве показывали примеры подлинно-героического труда, работая подчас двое суток без отдыха, выполняя от двух до четырех норм за смену.

Общий срок постройки постоянного железнодорожного моста через Неву был сокращен почти вдвое против первоначального задания, и 15 апреля 1943 года он вступил в эксплоатацию.

Таким образом, теперь уже через Неву действовали два железнодорожных моста: постоянный и дублирующий его, временный, значительно укрепленный.

Враг всячески старался разрушить железнодорожные переправы через Неву. Оба моста подвергались артиллерийскому обстрелу как во время строительства, так и особенно в первый период их эксплоатации. Но благодаря наличию двух мостов железнодорожное сообщение не прерывалось. В случае повреждения одного моста движение на время восстановления повреждений переводилось на другой.

Постоянный мост, вследствие артиллерийского обстрела противника, приходилось восстанавливать около десяти раз. Чтобы судить о размерах повреждений на этом мосту, достаточно сказать, что разрывами артиллерийских снарядов были выведены из строя одиннадцать опор и пять пролетных строений, в том числе два металлических пролетных строения, каждое длиной почти по двадцать пять метров.

Весенний ледоход был серьезной угрозой для новых невских железнодорожных мостов. Особенно трудно было отстоять от разрушительного воздействия льда временный мост, стоявший выше по течению. На этом мосту для пропуска льда были созданы два участка, каждый длиной около шестисот метров. Бойцы железнодорожных частей, спецформирований НКПС и бригады трудящихся Ленинграда круглосуточно дежурили на мосту. С помощью багров и пешней они проталкивали льдины в пролеты моста. Крупные льдины дроби-

лись верховыми зарядами перед мостом. В эти ответственные дни и ночи в каждую смену выставлялось от полутора до двух тысяч человек, в том числе двести подрывников.

Но даже все эти меры по пропуску льда не могли полностью обеспечить устойчивость временного моста. На левобережной половине, в местах наибольших глубин в моменты напора и ударов льда мост получал поперечные перекосы, доходившие до половины метра. Из-за этого путь на мосту приобретал вид зигзагообразной кривой. И лишь по мере прекращения напора льда путь на мосту в значительной части возвращался к первоначальному положению. Сила напора льда была столь велика, что несколько ледоломных сооружений, расположенных выше временного моста, оказались сильно перекошенными.

Как раз во время ледохода постоянный мост был серьезно поврежден вражеским артиллерийским обстрелом. Поэтому движение поездов было переведено на временный мост и, несмотря на исключительные трудности, оно не прекращалось в течение всего ледохода. За дни ледохода по мосту, частично перекошенному, в обоих направлениях были пропущены десятки поездов с многими тысячами тонн груза.

Упорная и самоотверженная борьба со льдом помогла сохранить непрерывное железнодорожное сообщение Ленинграда с тылом в течение всей весны 1943 года. Необычайно трудная и рискованная в техническом отношении идея отстоять временный мост в условиях весеннего ладожского ледохода, да еще производить при этом железнодорожное движение по мосту, была успешно осуществлена.

Осажденный Ленинград имел устойчивую железнодорожную связь со страной. Сорвать эту связь врагу не удавалось. Но новый путь проходил в то время на расстоянии всего четырех-пяти километров от линии фронта по открытой и пониженной по отношению к занимаемой противником местности. Поэтому весь этот участок новой трассы легко просматривался неприятелем и подвергался систематическому артиллерийско-минометному обстрелу.

Чтобы сделать этот участок пути более безопасным, решено было построить обходный путь, более укрытый и удаленный от противника.

За короткий срок этот путь был сооружен. Общее протяжение обходной линии составило восемнадцать километров, из которых девять километров проходило по торфяным боло-

там. На протяжении большей части обходного пути во время строительства, то есть в апреле, поверхность земли была сплошь залита водой.

Кроме того, в течение июня 1943 года подразделения и части железнодорожных войск, совместно с приданными им спецформированиями НКПС, построили в районе Петрокрепости автодорожный мост через Неву специально для пропуска на фронт тяжелых танков.

С окончанием строительства автогужевого моста был закончен весь комплекс работ в районе Петрокрепости. Ленинград и Ленинградский фронт получили надежные коммуникации, связывающие их со всей страной.

Деятельность соединения железнодорожных войск фронта в тот период получила высокую оценку командования. Весь личный состав соединения получил благодарность Военного Совета Ленинградского фронта и Народного Комиссара Путей сообщения. Все бойцы, сержантский и офицерский состав были награждены медалью «За оборону Ленинграда». Триста человек из личного состава соединения, особо отличившихся на работах, были награждены орденами и медалями Союза ССР.

5. Вслед за наступающими частями Красной Армии

К историческим дням разгрома немецко-фашистских войск у стен Ленинграда и снятия блокады города Ленина железнодорожные войска Ленинградского фронта и специальные формирования НКПС пришли обогащенные большим опытом. Позади остались упорные бои с немцами и финнами летом и осенью 1941 года. Позади остался трудный и славный период участия железнодорожных войск в непосредственной обороне города Ленина на побережье Финского залива. У воинов-железнодорожников накопился большой опыт строительства путей, железнодорожных переправ и мостов, сооружения пристаней, причалов и пирсов. Наши люди приобрели квалификацию путейцев, связистов, мостовиков, эксплоатационников, научились в совершенстве владеть инструментами и механизмами.

Во всеоружии этого разнообразного опыта железнодорожные войска и восстановители ждали того часа, когда врагу будет нанесен решающий удар под Ленинградом и начнется освобождение ленинградской земли.

Все мы понимали, что переход войск Ленинградского фронта в решающее наступление поставит перед железнодорожными войсками и восстановителями ответственную задачу быстрейшего восстановления железнодорожных коммуникаций. Однако масштабы и темпы наступления Красной Армии под Ленинградом превзошли наши ожидания. Стремительное продвижение вперед победоносных войск Ленинградского фронта предъявило железнодорожным частям и восстановителям требования неуклонного повышения темпов восстановления.

С другой стороны, объем разрушений, произведенных отступающим противником, оказался значительно бо́льшим, чем это имело место на многих других участках фронта. В частности, на тех участках железных дорог, которые непосредственно прилегали к передовой линии немецкого фронта, железнодорожное хозяйство оказалось полностью разрушенным и уничтоженным отступавшим противником. Не только были разрушены верхнее строение пути и линии связи, станционное хозяйство, служебные помещения, но и земляное полотно на протяжении многих десятков километров было сплошь изрыто блиндажами, ходами сообщения и траншеями противника и, кроме того, подорвано.

Дело осложнялось еще и тем, что противник разрушил и изуродовал грунтовые дороги и шоссе и, таким образом, значительно затруднил подвоз людей и материалов к местам восстановительных работ.

Все это на первых порах сказалось на темпах восстановления. Однако уже через несколько дней после начала восстановительных работ темпы стали неуклонно нарастать, и железнодорожные войска и специальные восстановительные формирования НКПС стали уверенно преодолевать первоначальное отставание. Среднесуточная скорость восстановления путей, вопреки всем трудностям, подымалась изо дня в день. И вскоре передовые части Ленинградского фронта, громившие врага уже за сотни километров от Ленинграда, были обеспечены железнодорожными коммуникациями. После почти трехлетнего перерыва Ленинград получил прямую железнодорожную связь со столицей нашей родины — Москвой.

Масштаб восстановительных работ, выполненных в течение первого полугодия 1944 года, значительно превзошел все то, что было ранее сделано воинами-железнодорожниками и восстановителями на Ленинградском фронте. За шесть меся-

цев было восстановлено около двух тысяч километров железнодорожных путей нормальной колеи, уложено восемьсот сорок два стрелочных перевода. Заново пришлось соорудить сотни малых мостов, общая длина которых превысила четыре километра, девять больших мостов через глубокие и многоводные реки, десятки средних мостов общей длиной около двух километров.

Но не только пути и искусственные сооружения восстанавливали бойцы-железнодорожники. На освобожденных линиях Октябрьской железной дороги в короткий срок было проложено более десяти тысяч проводо-километров телеграфно-телефонной связи, установлено более тысячи километров столбовой линии. На освобожденных от противника железнодорожных узлах и станциях заново сооружено тридцать пять постоянных и тринадцать временных пунктов водоснабжения.

Эти восстановительные работы первой очереди позволили в кратчайший срок открыть сквозное движение по освобожденным от противника направлениям и обеспечить питание фронта по железнодорожным коммуникациям.

Еще в дни, предшествовавшие переходу войск Ленинградского фронта в наступление, некоторые подразделения и части железнодорожных войск были заняты ответственной работой по строительству пирса на берегу Финского залива и автомобильной дороги, проложенной по льду. Эти работы должны были обеспечить усиление и питание Ораниенбаумской группы войск, на которую были возложены ответственные задачи в общем плане операций по разгрому немцев под Ленинградом.

Пафос восстановления, охвативший в те дни бойцов, сержантов и офицеров железнодорожных войск, проявился также в бурном расцвете изобретательности и технической смекалки всего личного состава занятых на работах железнодорожных подразделений. Так, например, в одном из батальонов связи в первые дни восстановления не оказалось высоких столбов, необходимых для установки в том месте, где линия пересекала шоссе. Тогда красноармеец Николаев предложил оснастить два столба траверсами и сам быстро освоил эту работу. Дальнейшая прокладка линии связи пошла без задержки. В другой раз в этом же батальоне не оказалось под рукой пакли, необходимой для подвертывания под крюк под изолятор. Красноармеец Нестеров разыскал поблизости брошен-

ные канаты и развил их, получив таким образом необходимую паклю.

В феврале 1944 года, в разгар восстановительных работ, воины-гвардейцы, участники боев под Ленинградом, обратились с открытым письмом к воинам-железнодорожникам и призвали их быстрее восстанавливать железнодорожные коммуникации. В ответ на это обращение в железнодорожных войсках фронта широко развернулось движение двухсотников и трехсотников — мастеров своего дела, вдвое и втрое перевыполнявших установленные нормы. К концу февраля только в одном из соединений железнодорожных войск, где командиром полковник Новиков, насчитывалось не менее девятисот двухсотников.

Для быстрейшего открытия движения на участках большой протяженности работы велись широким фронтом. Зачастую подразделения железнодорожных войск и спецформирований НКПС перебрасывались с одного места работы на другое, совершая быстрые пешие переходы. Например, на участке Вырица — Батецкая личный состав одного из подразделений, до того как приступил к работе, совершил пеший переход в восемьдесят километров. В весеннюю оттепель по бездорожью бойцы несли на себе не только личные вещи, но и весь инструмент. Прибыв на место, подразделение сразу, без отдыха, включилось в работу по восстановлению пути.

Неоднократно воины-восстановители попадали в трудные условия и с риском для жизни боролись за выполнение задания командования, за скоростное окончание работы. Одно подразделение, работая во время ледохода на восстановлении моста, в труднейших условиях давало среднюю производительность труда в двести двадцать процентов нормы. Другое подразделение восстанавливало линию связи на участке, полностью разрушенном врагом. По существу бойцы этого подразделения прокладывали новую линию по сплошному болоту. Три дня работали на этом участке люди, стоя по пояс в воде, почти не отдыхая. Но линия эта вступила в эксплоатацию точно в установленный срок.

С огромными трудностями столкнулась команда, которой было поручено извлечь из реки Луга звено, весом не менее четырехсот тонн, фермы взорванного немцами моста. Условия были таковы, что подобраться к ферме можно было только на лодках. Бойцам офицера Сабирева пришлось ручным спо-

собом разбирать в воде ферму по составным элементам и затем вытаскивать эти элементы лебедками. И все же задание командования было выполнено на десять дней раньше срока.

Конец зимы и весна 1944 года были поистине страдной порой для восстановителей железных дорог. В процессе выполнения работ не только отдельные люди, но и целые подразделения меняли свою квалификацию, переключались с одного вида работ на другой. При этом, как правило, люди быстро осваивали новое для них дело, приобретали вторые и третьи квалификации, становились почти универсальными специалистами по восстановлению железнодорожного хозяйства.

Интересен в этом отношении путь, пройденный ротой старшего лейтенанта Викентьева. Рота эта была путейской и выполняла работы по восстановлению и укладке пути. Однако в связи с неотложными нуждами, возникшими на участке, роту Викентьева пришлось на ходу переквалифицировать и перебросить с путевых работ на восстановление водоснабжения. Приступив к этому новому для нее делу, рота почти не имела специалистов, знакомых с водоснабжением. Но очень скоро бо́льшая часть личного состава достаточно хорошо изучила устройство и механизмы, устанавливаемые на пунктах водоснабжения, и большинство бойцов и сержантов овладело двумя квалификациями.

Многие пункты водоснабжения на восстановленных участках были быстро отремонтированы благодаря использованию местных материалов. Например, для восстановления водоснабжения на одной станции работавшая там рота вовсе не получила оборудования. Поблизости был найден разбитый двигатель, признанный ранее абсолютно негодным. Один из бойцов, вчерашний плотник, коммунист Антипов вызвался отремонтировать этот двигатель и установил его на водокачке. Во многих других частях и подразделениях бойцы, сержанты и офицеры научились экономить материалы и инструменты, взыскивать на месте почти все необходимое для скоростного восстановления железнодорожного хозяйства. Только один батальон связи за сравнительно короткое время собрал девяносто семь тонн провода, более девяти тысяч крючьев, шесть с лишним тысяч изоляторов и самостоятельно заготовил на месте тысячу двести телеграфных столбов. В другом батальоне изыскали на месте автомобильные части и в тече-

ние десяти дней полностью восстановили автомобильный парк.

Возросшая квалификация людей, умение правильно организовать работу и использовать все имеющиеся под руками материалы позволили восстановителям закончить многие работы досрочно. Крупный мост в районе станции Вырица был открыт для движения почти вдвое быстрее, чем это было предусмотрено ранее составленным планом. Один из восстановительных батальонов на три дня раньше срока закончил восстановление порученного ему участка железнодорожного пути, тотчас же был переброшен на другой участок и успел там проделать многое в оставшиеся три дня.

Бойцы-железнодорожники неоднократно заслужили благодарность командования за быстрое и высококачественное восстановление железнодорожных коммуникаций, связывающих Ленинград со все удаляющейся от стен нашего великого города линией фронта.

Специальные эксплоатационные подразделения железнодорожных войск фронта первыми открывали движение на восстановленных головных участках железных дорог. Бойцы-эксплоатационники работали в непосредственной близости к фронту, подчас подвергаясь жестоким артиллерийским обстрелам и налетам вражеской авиации. Мужественными и умелыми воинами проявили себя паровозные бригады одной из эксплоатационных рот во время налета вражеской авиации на только что восстановленную крупную станцию. На этой станции в момент налета находилось большое количество вагонов с боеприпасами и возникли очаги пожаров. Паровозные бригады эксплоатационной роты с огромным риском бесстрашно работали, растаскивая вагоны с боеприпасами, и спасли от огня много ценных военных грузов.

От бойцов-железнодорожников не отстают лучшие спецформирования НКПС. Железнодорожники восстановительного подразделения, где начальником товарищ Глезеров, в течение месяца восстановили более двух десятков километров пути, построили пять малых и средних мостов, протянули десятки километров линии связи. В этом подразделении нет ни одного человека, производительность труда которого была бы ниже ста двадцати пяти процентов установленной нормы. Еще более высоких показателей производительности труда добилось специальное формирование НКПС, где начальником товарищ Куракин.

В течение лета 1944 года железнодорожники-восстановители внесли свою долю труда в благородное дело восстановления великого города Ленина, участвуя в восстановлении ряда промышленных и коммунальных предприятий Ленинграда, в ремонте и восстановлении городского жилищного фонда.

* * *

На протяжении трех с лишним лет железнодорожные войска Ленинградского фронта и специальные формирования НКПС всю свою боевую деятельность и работу связали с судьбами великого города Ленина. Выполняя боевые задания командования, правительства и НКПС, железнодорожные войска и подразделения восстановителей неоднократно занимали ответственные посты в общей системе обороны Ленинграда, выполняли работы, которые укрепляли Ленинградский фронт и создавали предпосылки для сокрушающего разгрома немецких захватчиков на ленинградской земле. В этой большой и разнообразной работе военные железнодорожники неизменно чувствовали поддержку и руководство НКПС, Военного Совета Ленинградского фронта и лично руководителя ленинградских большевиков Андрея Александровича Жданова.

Управление военно-восстановительных работ фронта неоднократно завоевывало переходящие Красные Знамена Государственного Комитета Обороны и НКПС. Высокая оценка наших трудов нашла свое отражение и в том, что бывшему руководителю Управления военно-восстановительных работ фронта, генерал-директору пути и строительства 2-го ранга товарищу Зубкову, погибшему на боевом посту, правительство присвоило высокое звание Героя Социалистического труда.

Героическая эпопея обороны Ленинграда, завершившаяся полным разгромом немецких войск, останется навсегда в памяти народов как непревзойденный образец стойкости, мужества и массового героизма людей Сталинской эпохи. Бойцы, сержанты и офицеры железнодорожных войск Ленинградского фронта и работники специальных формирований НКПС горды высоким званием ленинградцев, сознанием своего активного участия в героической битве у берегов Невы.

*

РАССКАЗЫ О ТРУДОВОЙ ДОБЛЕСТИ

Н. Лебедев

ЛАДОГА

1. Глушь

Болото. Глушь. Казалось, что вечно будут стоять здесь голые гранитные скалы, а горизонт никогда не очистится от мятущихся сизых туч. Тощие сосенки торчали меж скал, да по берегу тянулись кусты, покрытые мокрой и ржавой листвой. Даже в лучшую пору — весною и летом — дул здесь северный ветер. Зимой же, из года в год, снег заносил кусты и гранитные скалы, домишки на станции и самые рельсы.

Замкнулось вражье кольцо вокруг города. Перерезаны, перестали биться железные артерии, наполняющие силой его организм. Прекратилась жизнь на огромных грузовых и сортировочных станциях, опоясывающих город. Опустели гигантские пакгаузы. Не дымятся депо. Замерли на путях паровозы. Ржа грызет когда-то блестящие стрелочные переводы...

С двух сторон фронт упирался в озеро. Там, за озером, лежала советская Большая земля. Сейчас она вдавалась в озеро маленьким, еле видным клинышком. Да и этот клинышек казался далеким и недоступным. Над озером теперь плыли не сизые тучи, не белые чайки носились над седыми гребнями, — самолеты врага, остервенелого, озлобленного непокорностью Ленинграда.

Октябрьские ветры гнали в бухты последние баржи и шаланды по озеру. Самолеты швыряли в них бомбы, снижа-

4 4932

лись, расстреливали в упор команды судов. Дети ленинградцев с каждым днем получали хлеба все меньше и меньше. А мешки с мукой шли ко дну. «Ленинград обречен на голодную смерть»! — вопили листовки врага. Но баржи — не одна, так другая — шли в бухты.

И перед маленькой станцией, на путях которой казалось не разойдутся и два паровоза, встала задача: вывезти в город все грузы, доставленные по озеру. Это были первые усилия той напряженнейшей борьбы, которую пришлось вести станции позже. Но уже тогда люди проявили не только величие духа, но и находчивость, сноровку, умение не теряться, — качества, которые делают солдата боеспособным.

Солдатом чувствовал себя каждый человек на станции. Однажды из сизых туч, несшихся над путями, вынырнули десять вражеских самолетов. На путях дымил паровоз — заканчивалась погрузка вагонов. Бомбы рвали скалы, выворачивали с корнем деревья. Осколки со свистом носились над сцепщиком, стрелочником, составителем. И вот составитель, стрелочник, сцепщик, даже дежурный по станции стали грузчиками, потому что мгновения стали дороже часов.

Самолеты снижались к самой земле, пули впивались в обшивку вагонов, а люди таскали тяжелые мешки в те же вагоны. Разрывы срывали с них крыши. Шел дождь, мешки были с сахаром. И чтобы не пропал груз, люди покрыли соломой мешки. У выходного семафора бомба разрушила полотно, рельсы повисли в воздухе. Чтобы восстановить полотно, нужно время, люди. А самолеты носились и поливали пулеметным дождем, бросали фугаски. Тогда под рельсы положили мешки. Локомотив двинулся вперед, поезд прошел к Ленинграду...

Глухая, крохотная станция. Один-два поезда в сутки. И вдруг эта же станция — окно в мир, в страну, на Большую землю, единственная надежда для сотен тысяч людей осажденного города, опора для фронта — единственная коммуникация.

Поперек озера зимой 1941 года легла легендарная ледовая трасса, по которой сплошной лентой, день и ночь, мчались автомашины. Ночью освещенные фары их напоминали о Невском проспекте мирного времени. Трасса заканчивалась здесь, на берегу озера; нельзя, чтобы и дальше, до самого города, шли машины, каждая капля горючего нужна фронту.

Вот почему маленькая станция, от перрона которой в лучшие, самые «жаркие» для нее дни отходил в сутки один-другой поезд, должна была заменить чуть не весь сложный,



Машинист 48-й паровозной колонны
В. А. Еледин

насыщенный техникой железнодорожный узел гигантского города. Вот почему заброшенная, никого доселе не интересовавшая станция приобрела величайшее значение. Вот почему глухая ветка должна была стать важнейшей фронтовой коммуникацией.

Со всей дороги собирали людей, тех, кто хоть и слабо, но держался еще на ногах. Отбирая, предупреждали людей: «Идете на фронт. Нужно уметь смотреть в глаза смерти. Но этого мало. Нужно отстоять Ленинград — руками, горбом, сердцем, умом».

2. Коллектив мастера Фадеева

Жилья не было. Да что жилья — на станции не было даже стрелочной будки. Одного было вдосталь — болотной промерзшей земли. И люди, словно кроты, врылись в землю, настроили землянок, отеплили вагоны, в которых приехали. Так стали жить, работать и на ходу строить станцию. Та, что была до сих пор, теперь не годилась.

Не было ни путей для маневров, ни воды для питания паровозов, ни пакгаузов, ни грузовых площадок, ни склада топлива. Не было всего того, без чего немыслима деятельность любой грузовой станции. А по ледовому «Невскому» с того берега день и ночь мчались машины.

Однажды станция приняла срочный груз для Кронштадта. Дежурил Лисицин, сам в прошлом моряк, старый боцман, видавший немало штормов. Груз нельзя было отправлять — на паровозе не было ни топлива, ни воды. Лисицин подошел к паровозу, влез в будку, заглянул в топку. На решетке мигал жалкий, чуть видный огонь.

Лисицин вернулся в здание станции, взял топор и пошел к лесу. За ним пошли составитель Гайдучек, технический конторщик Кира Петрова. Потом потянулась паровозная бригада. В лесу рубили деревья и на себе таскали к паровозу дрова. Потом ведрами с озера носили воду.

Груз для Кронштадта паровоз увел. Этот случай как бы начертил на будущее стиль поведения коллектива. Этот случай доказал, что можно отправлять поезда, не имея ни дров, ни воды. Он объединил весь коллектив в единое монолитное целое. Он научил многому из того, чему учат лишения.

Все больше и больше огней становилось на ледяном «Невском». Все больше грузов должна перерабатывать станция. А поезда зарывались в снег, стеной встававший на путях, на кривых, на угонах. Снег падал без перерыва сутки, другие и третьи. И опять выходили на очистку пути бок-о-бок дежурный по станции и списчица, машинист-инструктор и уборщица.

Расчистка от снега путей пожирала все силы. Но она не решала задачи создания большой станции. Нужно было и спешно строить — расширять пути для подъездов, строить водоснабжающие колонки, и депо, и пакгаузы, новые ветки.

Рельсы укладывали прямо на снег, на болото. Иной раз рельсы, не выдержав тяжести паровоза, проваливались. Тогда было решено на вывозке грузов применять мотовозы. И — продолжать строить, продолжать укреплять пути.

...Дорожному мастеру Фадееву сорок лет. У него седая голова. А приехал он сюда черным. Говорят — люди седеют от страха. Верно, Фадееву приходилось работать и под бомбежками. Но когда его спрашивают об этом, он отвечает: «Не помню». Человек не рисуется. Запомнились не бомбежки, другое. Фадеев хорошо помнит, как с небольшим коллективом путейцев — двенадцать их было — он взял на себя и балластировку, и подъемку, и исправление укосов пути. Борьбу с болотом помнит Фадеев.

Наблюдая за этой борьбой, один довольно опытный строитель как-то сказал дорожному мастеру:

— Зачем вы тратите силы? Бесполезный труд — прокладка путей на болоте.

Фадеев ответил:

— Не говорите этого вслух на людях. Они вас жестоко изругают. Вы не знаете этих людей.

Фадеев знал не хуже этого специалиста, что построить пути в таких условиях считается невозможным. Но люди, с которыми он работал, давно опрокинули все прежние представления о возможностях, о человеческой выдержке, силах, терпении.

Фадеев оглядывался вокруг, на своих товарищей. Он смотрел на весовщицу Александрову. Ее послали сюда из Ленинграда. В городе, на вокзале никто не мог сказать Александровой, когда к озеру пойдет поезд. Она готова была бы прицепиться где-нибудь на открытой платформе. Но не шли и товарные в эти часы. А ждать Александрова не хотела. Она, голодная, пошла пешком в сорокаградусный мороз, хорошо зная, что нужно пройти десятки километров. Пошла, зная, что труд ее нужен там, на Ладоге.

Пришла, посидела десяток минут, поднялась:

— Где работать?

Фадеев переводил глаза на Прасковью Шестакову, путевую работницу. Шестакова носит в теле осколок немецкой бомбы. В одну из бомбардировок ее тяжело ранило. Товарищи кинулись ей на помощь. Бледная, обескровленная, Шестакова повела рукой, остановила подбежавших:

— Не бросайте работу из-за меня. . .

— Дай хоть перевязать. . .

— Сама доберусь до медпункта.

Раненая женщина сама дошла до медпункта, отлежалась немного. Через день ее снова видели на балластировке пути, на самом тяжелом участке.

Дорожный мастер смотрел на другую работницу — на Евсееву. У нее пятеро ребят. Старшему — восемь. А вот больше суток она не заглядывает домой. Каждый знает — это примерная мать. Младшего не так давно она вытащила из горящего дома. Но сейчас она не позволяет себе покинуть работу на час.

Плечо к плечу трудятся муж и жена Печекладовы. Муж говорит жене: «Отдохни, я за тебя закончу работу». Жена отвечает: «Поработай лучше за Евсееву». Селезнев и Приведенцев — бригадиры, а не выпускают лопаты из рук.

Специалисты ошиблись. Люди Фадеева доказали, что можно, если это нужно для священной войны, строить пути и на болоте, на льду, без подбивки балластом, — подбивали снегом, вместо щебенки.

Станция стала узлом. Вокруг нее выросли новые станции. О размерах работы можно судить лишь по одной цифре. На путях одной из станций в лютый мороз было уложено для укрепления полотна четыре состава балласта. А работников у Фадеева было только двенадцать.

3. Минуты

Американский писатель Джек Лондон вложил весь свой большой талант в рассказы о жизни золотоискателей. Он дал изумительные картины суровой борьбы человека с трудностями. Там, действительно, часто было нечеловеческое упорство, но там не могло быть подвига. Там были смерти, но не было самопожертвования. У Джека Лондона сильные люди погибали за золотой песок. Но такая цель не могла

родить по-настоящему сильных людей, таких, что делали, казалось, сверхчеловеческое.

Людей поистине невиданной силы рождала наша борьба. Цель борьбы у наших людей была совершенно иная. Честь, благо, свобода отчизны, народа — этого никаким золотом не оценишь.

Эта цель служила путеводной звездой и людям фронтовой магистрали. Она помогла построить на болоте, в глуши, в невероятно короткие сроки, неимоверно малыми силами превосходный, хорошо развитый, сильный узел. Она же помогла организовать на узле самые совершенные методы работы в самых необычных условиях.

В одну сторону шел поток эвакуированных из города и проходили санитарные поезда, в другую — продовольствие, горючее, боеприпасы. Нельзя, чтобы хоть на час задержались на узле эшелоны с обессиленными, истощенными до предела людьми, — для многих этот час мог стоить жизни. Нельзя, чтобы хоть на час задержался на путях хлебный маршрут. Тысячи людей в городе ждали с нетерпением пайка хлеба в сто двадцать пять граммов. Нельзя задержать боеприпасов, — иной раз они стоили дороже, чем жизнь. Нельзя задержать и горючее. Самолеты врага непрерывно кружились над станцией, и одна бомба, попавшая в наливной груз, могла лишить город и фронт и хлеба, и боеприпасов.

Считать приходилось не только часы, но и минуты. Нужно было внедрить на узле скоростные методы формирования поездов, подачи вагонов, погрузки и вывозки. А разрывы между уборкой с путей погруженных вагонов и подачей порожних к местам погрузки для нового груза доходили до трех часов.

Коллектив узла обязался грузить вагоны прямо с автомашины. Это затрудняло формирование поездов. Ведь неизвестно, какой груз идет вон на тех самосвалах, колонны которых приближаются по льду. Неизвестно назначение и адрес груза, который везут сюда, к берегу, исполосованные белогрязною краской — под цвет талого снега — шеститонки. А вагоны для того и другого груза должны быть подготовлены. И если сказано: грузить прямо с машины, то и машины не должны стоять в ожидании ни минуты.

Сложно в таких условиях формировать поезда, делать маневры. Нужно растаскивать по одному вагону то на один путь, то на другой, то на третий, да растаскивать так, чтобы

ни один из вагонов не мешал другому. Ошибка, неточность, просчет — поезд простоит уже не минуты, а часы.

Задачу скоростного формирования поездов, сокращения «разрывов» можно было решать лишь всем коллективом. Решение ее зависело от оперативности, гибкости, находчивости и предусмотрительности дежурного по станции Ашихмана и стрелочника Корочарова, от составителя Клементьева и товарного кассира Шевляковой, от сцепщика Яковлева и даже от кипятильщицы Миловановой. Ведь дело решала такая ничтожная, на первый взгляд, операция, как чистка вагонов. Порожняк приходил на станцию неподготовленным, часто из-под скота. А ведь в нем повезут хлеб, крупу, сахар. Нужно выскоблить вагон, вычистить, вымыть пол.

Скоростные методы можно было внедрить лишь при условии, когда весь коллектив, каждый человек делал не только безупречно свою собственную работу, но и брал на себя дополнительный труд. Дело весовщика — взвесить грузы. А весовщик Стругов скреб, мыл, чистил вагоны из-под скота. Составитель Дурников помогал маневровому машинисту. Грузовой диспетчер Лебедева работала и списчиком, и техническим конторщиком, и оператором, да еще умудрялась руководить маневрами на узле.

Немецкая авиация следила за станцией, не давала ни минуты покоя. Но настоящим пренебрежением к смерти, к опасности дышали поступки людей, обслуживавших в те дни эту станцию.

Молодая девушка — Кира Петрова. Ее прислали на станцию техническим конторщиком. Но людей на станции мало, и она стала заодно списчицей, — отмечала на вагонах мелом станцию назначения. . .

Лед, гранит, бревна летали над головой девушки, осколки вырывали стены вагонов. Кира не выпускала из промерзшей руки куска мела. Она писала: «Навалочная. . .», и осколок стали захватывал доску вместе со свежей надписью. Она писала снова: «Навалочная. . . Бадаевская. . . Новый порт». Если уйти с путей, спрятаться, переждать бомбежку в укрытии — о каком же скоростном формировании тогда говорить?

В самый разгар движения по ледовой трассе люди на станции добились нулевого разрыва. Это значило, что уборка и подача новых вагонов происходят так же непрерывно, как

непрерывно движется автотранспорт по ледовой трассе. Узел отправлял в те дни Ленинграду рекордное количестве скоростных поездов, длинносоставных, тяжеловесных. Немецкие летчики хорошо знали, какое громадное количество пропускает этот узел на берегу озера. Но охота их за этими грузами, каждодневные попытки уничтожить на узле эшелоны не приносили врагу успеха. Эшелоны на узле не стояли. А метание бомб по движущимся целям не дает нужного эффекта. Разве это не оправдывало борьбы за минуты?

Напряженно, до последних дней апреля работала в ту зиму ледовая трасса. И так же напряженно работал коллектив железнодорожного узла Ладоги. На десять дней раньше срока был вывезен с узла наливной груз — мазут, бензин, керосин, соляровое масло. На пять дней до срока отправлено городу все продовольствие. На два — боеприпасы для фронта. Это — плоды борьбы за минуты.

4. Горловина

Наступил сезон навигации. С той стороны озера шли буксиры, баржи и шаланды. Шла нефть, зерно, сталь. И если путейцам теперь приходилось бороться с самою природой — размывами, пучинами и оползнями, — то весь остальной коллектив должен был продолжать борьбу за скоростную отправку грузов с узла. Теперь нужно было подавать вагоны прямо на пирсы, на пристани, чтобы перегружать нефть, зерно, сталь непосредственно с барж, кораблей.

Золотоискатели Джека Лондона, несмотря на свое мужество, не всегда побеждали. Но они рисковали лишь своей собственной жизнью. И были в ответе лишь за себя. Здесь на карте стояла не только собственная жизнь работников узла. Жизнь самого Ленинграда, боеспособность Ленинградского фронта.

Небольшой коллектив железнодорожников оправдал надежды сотен тысяч людей. Создал узел. Распахнул настежь окно в Большую советскую землю. Связал ее с героическим бойцом-городом.

Железнодорожные пути — прочные, крепкие, много путей — подведены к пирсам. Сед дорожный мастер Фадеев. Но грузы — тысячи тонн — прямо с кораблей поступают на рельсы, движутся непрерывно. Это ощущает фронт — жарче

и жарче становится врагу под Ленинградом. Это ощущает город-боец — больше хлеба, и мяса, и сахара получает его население. О станции на берегу озера знают и фронт, и город. Ладога! Слово звучит, как надежда на спасение от блокады. Нет, сильнее. Как вера в победу.

Но для ее достижения нужно также упорно продолжать борьбу. Ладога создана. Но борьба не окончена. К концу ее поседеет не только Фадеев. Сгорбится, ссутулится Лисицин. И только глаза его будут все так же ясны. Отложатся морщины на светлом девичьем лбу Киры Петровой. Но руки ее будут так же проворны.

Еще одну зиму должна пережить Ладога. Бойцы, водители машин ведут борьбу за увеличение ежесуточного числа рейсов через озеро. Это значит, что и железнодорожники должны трудиться с еще бо́льшим напряжением сил.

На паровозных будках, в дежурках кондукторов, на складах топлива читается письмо руководителя ленинградских большевиков Андрея Александровича Жданова.

«Работа ледовой трассы в зиму 1942/43 года имеет первостепенное государственное значение. От успешной работы трассы зависит снабжение Ленинграда, Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского Флота всем необходимым для существования и борьбы с ненавистным врагом. . .»

Люди слушают эти слова первого ленинградца. Люди чувствуют себя бойцами передовой линии.

«Успех водителей должны обеспечить все работники трассы. Нет сомнения, что дорожники, грузчики, складские работники, угольщики, железнодорожники, воинские части, охраняющие трассы, — все, от кого зависит успех работы, стяжавшей себе славу ледовой трассы, — сделают все, чтобы обеспечить бесперебойную и высокопроизводительную работу трассы».

Да, от железнодорожников во многом зависел успех снабжения фронта и города. И город, и фронт в эту зиму готовились к прорыву блокады. Никто не объявлял людям об этом. Никто не произносил слова «прорыв». Но люди чувствовали наращивание сил внутри города, в воинских соединениях. Это чувствовал каждый стрелочник на дороге, и машинист, и путевой обходчик, и каждый сторож на переезде. Но особенно остро — командиры.

Недаром слово «узел» укоренилось на транспорте. Город обтянут нитями рельсов, переплетенных между собой. Разо-

браться в этом огромном клубке, охватить его — трудно и в нормальное, в мирное время. Вражье кольцо вокруг города обрезало большинство нитей узла. Кажется — замер узел и делать здесь нечего.



Кочегар 48-й паровозной колонны
А. С. Посадовская

Неправда! Живет Ладога. Дышит, живет борется город. Живет, напряженно пульсирует ветка с Ладоги в Ленинград. Это — узкая горловина. И вот в эту узкую горловину хлынул поток продовольствия, топлива, пушек, снарядов. Все бес-

конечные нити узла заменила одна, очень короткая. Узкая горловина должна пропускать весь поток грузов. Бесперебойно, безошибочно, четко. И — быстрей, чем всегда. Рядом— фронт.

Управлять потоком бесперебойно, безошибочно, четко, по одной только ветке в тысячу раз сложнее, чем руководить всем узлом. Командиры транспорта должны были воспитать в себе новые особые качества: собранность, прозорливость, предвидение.

...В комнате, за спущенной темной шторой горит лампа.

Тишину нарушает телефонный звонок. Диспетчер Ленэнерго просит к телефону начальника грузовой службы дороги. Где-то застрял срочный груз. Нужно его разыскать.

Темно сейчас на узле, на станциях, на путях. Но начальник службы видит груз. Три вагона с кабелем. Еще шесть— с артиллерией. Двадцать — с зерном. Восемь — мины. Один— шоколад. Колючая проволока и какао-бобы, пшено и взрывчатка. Знает совершенно точно, кому и какие грузы идут, где стоят цистерны под розливом, где формируются крытые, когда пойдут с промежуточной станции ледники. Весь узел — нити рельсов, станции, тупики, ветки, склады, пакгаузы — виден ему.

Он видит и большее. Информации о подходе грузов оттуда, с Большой земли, не существует. Но он знает — утром баржи привезут хлеб. Вечером придут танки.

К фронту идет эшелон с боеприпасами. Его ждут воины.

Сейчас ночь. Пора отдыхать. А что если боеприпасы застряли в пути?

Начальник службы берет микрофон селектора. Вызывает начальника отделения. Это старый товарищ и друг. Не случайно его послали в самое тяжелое время на этот наиболее сложный участок. Начальник отделения знает хорошо транспорт — эксплоатацию, тягу, путь, связь. У него широкий кругозор. И способность работать без сна чуть не месяцы.

Хрипит селектор:

— Я — дежурный по отделению...

— Я — Карпов, Мне нужен Янчук... Подожду...

Через мгновение слышен ответ:

— Я — Янчук...

— Александр Тимофеевич?.. Как идет «схема»?.. Хорошо?.. Кажется у тебя есть еще одна на подходе, — может быть стоит соединить, организовать тяжеловесный?

— Можно.
— Буду ждать.
— Сообщу.

Карпов отодвигает гармошку селектора. Тишина. До отделения много километров. Но он видит, как дежурный по отделению Виноградов — сегодня работает молодежная смена — вызывает к селектору начальника станции Н.

— С приходом восемьсот первого дайте мне машиниста к селектору.

Карпов видит, как идет восемьсот первый. Его ведет Спиридонов. На подходе к станции он резко уменьшает ход поезда. Останавливает в тот миг, когда будка равняется с крылечком здания станции. Дежурный бросает машинисту:

— К селектору.

Машинист выскакивает из будки. В конторке станции, у селектора, говорит:

— Я — Спиридонов...

Слышит в ответ:

— Я — Виноградов. Как манометр?
— На красной.
— Воды много?
— Есть.
— Топливо?
— А в чем дело?
— Возьмете тяжеловесный?
— Веду «схему».
— Две возьмете одним паровозом?
— Дадите проход?
— Обеспечу.
— Возьму.
— Подпишите на станции социалистическую путевку.
— Считайте подписанной.

Карпов видит, как составитель и сцепщик формируют две «схемы» вместе. Это — почти сто вагонов. Карпов видит, как пляшет стрелка манометра на паровозе на красной черте. Это значит — котел трепещет от пара. Карпов видит, как рвется вперед паровоз, разметал снег, преодолевая подъемы. Как проходом — без остановок — летит мимо разъездов и станций. Как прибывает в пункт назначения. Видит Спиридонова, улыбающегося, все еще переживающего радость удачи.

Сейчас два ноль ноль. В два ноль три Янчук вызывает Карпова к селектору. Карпов смотрит на стрелку часов. Подходит к селектору. Слышит:

— Я — Янчук. «Схемы» прибыли в пункт назначения.

Карпов видит, как корчатся немцы под ураганным огнем, как взлетают на воздух снег, дерево, бетон и земля.

Ради этого стоит не спать еще одну ночь. И еще.

5. Спасибо, Ладога!

Было время, когда люди Ладоги думали лишь об одном — доставить в Ленинград поезд. Все равно какими средствами. Лишь бы доставить. Теперь положение изменилось. Люди стали думать о цифрах. О тонне лишнего груза. О минутах, сэкономленных в пути.

Диспетчер Поляченко за счет скоростных поездов доставил дополнительно фронту и городу девять тысяч тонн грузов. Один только машинист Беляев сэкономил в пути сто шестьдесят семь минут. Паровоз машиниста Самойлова повысил техническую скорость на 3,4 километра.

Люди считают: задержка одного поезда на один час влечет за собой несвоевременную доставку на фронт трехсот тысяч снарядов или пятидесяти танков или ста орудий. Вот что такое минуты, сэкономленные машинистом Беляевым, и тонны Поляченко, и километры Самойлова.

Идет вторая военная зима. Идет наращивание сил Ленинграда. Фронт готовится к наступлению.

Покрыты снегом холодные седые валуны на берегу озера. Увязли в сугробах тощие придорожные сосенки. Мороз сковал окрест все болота и ручейки. Январь. Неуютно и холодно.

Но как горячо трудятся люди Ладоги. Их согревает не внешний, — внутренний жар. Здесь, на Ладоге, особенно остро чувствует каждый, идет наращивание сил.

Третий месяц держит первенство на узле смена дежурного Пржепиорского. У него на оккупированной врагом земле осталась семья. Жена, дети. Кто скажет ему, что с ними стало? Огонь жжет Пржепиорского. Его смена — лучшая на узле. Фронт готовится к наступлению. Может быть воины отобьют семью у врага. . .

До́м — здесь, на берегу озера, на колесах — в вагоне. Но семьи у многих в Ленинграде. Люди не видели их многие

месяцы. Город близко, но разве вырвешься? Горячка. Она продолжается шестнадцатый месяц. А тут еще из города дурные вести — враг бьет шрапнелью по улицам.

С огромным накалом идет на узле работа. Не погасить думы о Ленинграде, не утишить гнев против врага. Но можно приблизить минуту, когда кольцо блокады будет разорвано.

Смена Киры Петровой погрузила два состава с боеприпасами сверх плана. Грузит третий. Составитель Волнухин сформировал в два раза быстрее поезд. На складе топлива паровоз экипируется на пятьдесят минут быстрее нормы. Простой вагонов под подгрузкой снизился вдвое.

По ледовой трассе движутся грузы. Одна за другой машины везут войска, продовольствие, военную технику. Фронт готовится к наступлению. Ветка от озера — продолжение легендарной трассы — участвует в наступлении. Ленинградцы внимательно следят за соревнованием водителей автомашин с железнодорожниками. Побеждают и те и другие. Все больше и больше грузов идет на фронт, в город.

И вот дрожит лед на озере, дрожат рельсы под паровозами. С высоких сосен падают вниз белые снежные шапки. Гул стоит над землей. Бьет по врагу артиллерия. Воины Ленинградского фронта прорывают блокаду.

Шестнадцать месяцев — горьких, суровых, жестоких — ленинградцы следили за Ладогой. Гордились каждым успехом.

Созданный волею партии железнодорожный узел на берегу озера помог выстоять городу, ленинградцам. Помог фронту накопить силы и обрушить их на врага.

Блокада прорвана, но коллектив Ладожского железнодорожного узла продолжал трудиться, чтобы скорее отогнать врага от стен города. Чтобы в недалеком уже будущем железнодорожники вышли на прямую, большую — Ленинград — Москва — дорогу.

Люди продолжали жить на колесах. Дома их — вагоны. В любой момент можно передвинуть такой дом с Ладоги в Шлиссельбург, в Великие Луки, во Мгу, в Чудово, в Гатчину — куда надо. Из вагонов выйдут те, что строили, трудились на Ладоге. Один пойдет к селектору. Другой — заправлять паровоз. Третий — восстанавливать разрушенный путь. И работа пойдет теми же темпами, что шла на Ладоге. Быстрыми, четкими, военными.

Коллектив сплочен, коллектив един. За шестнадцать месяцев блокады, за шестнадцать месяцев неимоверных усилий

он стал монолитным и нераздельным. Люди как бы припаялись друг к другу. В этой монолитности — секрет их успехов. Такому коллективу любая задача по плечу. С теплотой, благодарностью, с чувством признательности ленинградцы говорят коллективу:

— Спасибо, Ладога!

※

Н. Кошелев

Директор-полковник тяги, начальник паровозной колонны

ПОЕЗДА ИДУТ ПОД ОГНЕМ

Военная обстановка заставила искать новые формы обслуживания действующих частей Красной Армии железнодорожным транспортом. Одной из таких форм явилось создание паровозных колонн. Основное их преимущество — оперативность. Условия работы нашей колонны были сложнее, нежели других фронтовых колонн. Она должна была удовлетворять не только все нужды фронта в железнодорожных перевозках, но и требования самого Ленинграда, так как фронт и город в те дни были слитным, единодействующим организмом.

Труднейшие проблемы возникали перед колонной в процессе работы. Но каждый человек в ней чувствовал себя ленинградцем и по-ленинградски решал их. Нехватало людей — и каждый брал на себя двойную работу. Поездные бригады работали не в три, как везде, а в две смены. Но это не значило, что труд их чередовался с отдыхом в одинаковой мере. Нет, в часы отдыха люди тушили пожары, восстанавливали пути, исправляли повреждения подвижного состава. Сон, отдых, — все проходило у них на колесах — жили в вагонах, вечно движущихся. Каждый день были в городе, но месяцами не бывали в семье, не встречались с родными. . .

Уголь — пища наших машин. А машины вовсе не видели угля. Водили поезда — тяжеловесные, длинносоставные — на торфе, на мусоре, на опилках, на дровах, которые сами срубили, сами тащили из леса. Их кидали в топки сырыми, вместе со снегом. . . Паровоз мертв без воды. Но и воду часто приходилось набирать в котел по ведерку.

Существуют непоколебимые законы эксплоатации железных дорог. Близость фронта внесла в эти законы такие поправки, о каких и не мыслилось. Невозможное стало возможным.



Начальник 48-й паровозной колонны
директор-полковник тяги
Н. И. Кошелев

Можно ли вести по воде поезд? Во всех наших правилах недвусмысленно говорится: нельзя. Нельзя, если вода покрывает хотя бы головку рельса и машинист не видит пути, тем более нельзя, если вода закрывает дышла машины и уровень

воды над полотном достигает чуть ли не полуметра. Но наши люди вели. Вели на участке протяжением до девяти километров. И еще под почти непрекращающимися бомбежками с воздуха. Так было на участке по ту сторону Ладоги, на временной ветке, проложенной к пирсам. Вода покрывала низко лежавшее полотно. На размытых путях часто случались саморасцепы вагонов. Люди по крышам вагонов пробирались к местам обрывов, опускались в воду и в воде снова сцепляли вагоны. Машинист вел поезд на ощупь, не видя пути. Он брал на себя риск за состав, за людей в нем, за грузы. И не было случая за все время эксплоатации ветки, чтобы риск этот не оправдался и поезд почему-либо не дошел по назначению.

Можно ли провести поезд, если из рельса снарядом вырван кусок? Можно. . . Поезд шел по мосту через Неву. Дело было днем, движение по мосту прикрывала дымовая завеса. Березин, начальник поезда, стоял на переднем брусе перед котлом локомотива, наблюдая за состоянием пути перед поездом. Заметив свежую щепу на мосту, он мгновенно насторожился и почти механически, еще не отдавая себе ясного отчета, подал сигнал машинисту. Тот остановил поезд. Березин, соскочив на мост, стал осматривать путь. В нескольких метрах от бегунков паровоза оказался выбитым кусок рельса в шестьдесят сантиметров. Но поезд должен был итти к фронту. Машинист Халдин решил подложить взамен рельса подвернувшийся под руку железный брусок. Даже закрепить его плотно не удалось. Но Халдин повел паровоз. Люди только что избежали опасности, а сейчас снова по своей воле подвергались ей. Ни один не покинул состава. И в этот раз риск оправдался.

Можно ли вести поезда, если участок на расстоянии многих километров подвергается непрерывному артиллерийскому обстрелу и бомбардировкам с воздуха? В колонне сохранился дневник, куда записывались некоторые из происшествий. Вот выписка из дневника за один день — 18 июня 1943 года:

«Машинисты Кульбицкий и Алексеев, помощники Алехин и Яшкин, кочегары Слугин и Федоров, поездной вагонный мастер Попов провели в обе стороны поезда под непрерывным артиллерийским обстрелом. Легко ранен Яшкин.

Машинисты Грин и Ачкасов с бригадами, главный кондуктор Леонтьев, старший Некрасов, поездной вагонный мастер Дмитриев под обстрелом в течение сорока трех минут испра-

вляли поврежденную воздухопроводную сеть, разбитую в нескольких местах снарядами. Поезд проведен благополучно.



Машинист 48-й паровозной колонны
А. С. Травников

Поезд № 927 подвергся бомбардировке. Часть состава разбита. Порожняк. Ранен помощник машиниста Павлов.

Паровоз 718-30 подвергся обстрелу. Повредило магистраль. Путь засыпало землей. Исправления и расчистка пути произведены силами бригады под непрекращающимся обстрелом.

Поезд выведен невредимым. Позже поезд подвергся налету. Сгорел турный вагон. Ранены оба машиниста — Баранов и Амосов — и кочегар Клементьева. После перевязки Амосов вернулся к регулятору и довел поезд. Вся бригада вела себя героически, благодаря чему от пожара спасены многие вагоны.

Снарядом пробита паропроводная труба паровоза 717-85. Состав загорелся. Тушили пожар и выводили горящий состав паровозники Голубев, Комаров, Альберт, Дорогунин, Буянов, Смирнов, поездной вагонный мастер Воронов.

От зажигательного снаряда сгорел турный вагон состава паровоза 54-58. Погиб поездной вагонный мастер Рыжков. Тяжело ранен помощник машиниста Алексеев, легко — проводница Кущелина.

При воздушной бомбардировке одной из станций ранен главный кондуктор Кардаш. Бригада паровоза 713-66 принимала участие в тушении горящих составов. Особенно отличились машинист Чесноков, помощники Сабецкий и Поляков, главный Гонатовский, старший Петушенко, кочегары Ванюхин и Лисихин, начальник поезда Коралис.

У паровоза 728-13 при обстреле пробит тендерный бак.

На одной из станций ранены поездной вагонный мастер Веселов, кочегар Лисяк, главный Трофимова».

Все это произошло в течение одного дня. Происходило и накануне, и задолго до этого дня, и еще долго после него. А поезда продолжали итти. Люди позабыли о понятии «невозможно», вычеркнули это слово из обихода.

Да, в колонне люди были отборные. Не только трус, а просто робкий человек здесь не выдержал бы. Но личная храбрость — лишь одно из условий. И даже не самое главное. Требовалось еще мастерство. Если в колонну приходил машинист, это должен был быть механик высокого класса. Если приходил главный кондуктор — это должен был быть собранный, внимательный, зоркий во всех отношениях человек. Но и мастерство еще не решало. Человек должен быть воином.

Был такой случай. Самолеты врага долго преследовали воинский эшелон. Машинист Федоров маневрировал, то снижая, то развивая ход на полную скорость, укрывался в лесу. Много бомб сбросили немцы в болото. Но вот одна все же попала в состав. Послышались стоны. Стал поезд. Еще одна бомба упала у самого паровоза. Проскочившие вперед само-

леты разворачивались, чтобы еще раз сделать заход. Тогда Федоров открыл все клапаны, все сифоны. Машину окутало паром. Очень было похоже, будто взорвался котел. Видимо, немцы так и решили. Бригада же под прикрытием пара бросилась спасать раненых. Потом те же люди разбирали вагоны, исправляли повреждения ходовых частей. Путь впереди был разрушен. Паровоз, не прекращая сифонить, подполз к разрушению. Пар бил вдоль рельсов, а люди под прикрытием пара, превозмогая боль от ожогов, исправили наскоро полотно, и поезд пошел дальше.

В ежедневных рапортах о результатах поездок первое, о чем докладывал начальник поезда, было: «Поезд доставлен по назначению». И затем: «Машина в исправности». Или: «Силами бригады все повреждения устранены». Рапорты очень сухи, так же как сухи записи в дневнике. Вот как выглядит один из таких рапортов: «Поезд доставлен точно по графику. Все повреждения, полученные паровозом в результате бомбардировки и обстрела, устранены силами бригады. Требует замены турный вагон. Убит главный кондуктор Румянцев, тяжело ранена старший кондуктор Лукина». Десять строк. А в них уложились большие события. Вот как они проходили:

Вели наливной состав. Немцы били безостановочно. Местность открытая — состав спрятать негде. Машинист гнал его, прислушиваясь к каждому разрыву. И каждое мгновение ожидал взрыва цистерн. Наконец, позади осталась зона обстрела. Только сейчас механик почувствовал, что рубашка его промокла от пота. Только сейчас понял, какое напряжение владело им все эти пятьдесят минут. Люди, стоявшие в будке, не узнавали механика. Лоб его был рассечен осколком. Челюсть сдвинута в сторону — с такой силой человек сжимал зубы.

Внезапно стал поезд, замер. Кто же остановил его? Что случилось?

Михаил Хапиков, поездной вагонный мастер, соскочил на землю, побежал вдоль состава. Он смотрел на магистраль, искал обрыва. Но если и есть где-то обрыв, как мог выйти воздух уже далеко за зоной обстрела?

Добежал до хвоста, крикнул:

— Румянцев!

Не отзывается главный кондуктор. Хапиков полез на площадку. К хвосту поезда подбежали другие члены бригады:

— Что с Румянцевым?

Показался Хапиков. Молча обвел людей взглядом. Наконец выговорил:

— Мертв.

Кто же остановил поезд?

Искали Лукину — она ехала старшим. Ее нашли на одной из площадок. Лукина лежала без сознания, окровавленная, с перебитыми ногами, но держалась еще за стоп-кран.

Девушка была ранена еще там, в зоне обстрела. Но остановить поезд сразу же не хотела. Состав — наливной. Разве можно под огнем, под снарядами стоять наливному?

Девушка страдала от страшной боли, но все-таки она ждала и ждала — много минут, — когда кончится эта чортова зона. Тогда Лукина поползла на руках, дотянулась до крана и лишь тут потеряла сознание.

Увезла Лукину дрезина. Увезла тело Ивана Румянцева. Наливной должен был итти к фронту. Место главного занял Хапиков.

Миновали один перегон и — снова обстрел. Впереди, слева, справа — вспышки разрывов. И прямо перед глазами машиниста — огромное огненно-черное облако. Паровоз влетел в облако. Но аварии не произошло. В трех метрах от зияющей на полотне воронки остановил локомотив машинист Елизаров.

Люди не теряли времени в ожидании, когда прибудут восстановители. Так уж повелось в нашей колонне. Люди сами закапывали воронку, тащили запасные шпалы. Груз наливной, его ждут на фронте. Поезд должен не стоять, а лететь. . .

И вот другой рейс — в обратную сторону. Напарник Елизарова — Смирнов — вел санитарный состав. Тяжело раненных бойцов эвакуировали в тыл страны. На стенах и крышах вагонов — красный крест. Немецкие артиллеристы не могут не видеть креста. У них отличная оптика. Их батареи — в нескольких километрах от линии. Но наверно именно потому, что поезд санитарный, немцы открыли по нему особенно яростную стрельбу. Выпустили сто шестьдесят снарядов. Осколки расщепили турный вагон, пробили паровоз. Глыба торфа, поднятого разрывом, ударила в лицо Смирнову. Другой снаряд свалил на поезд огромное дерево. Третий разорвался под колесами седьмого от головы вагона, разбил буксу. Четвертым перебило воздушную магистраль.

Инструктор Славнитский скомандовал:

— Встать к ручным тормозам!

Люди ползком пробирались к тормозным площадкам. Встали на места — вся бригада, вместе с инструктором. Машина тяжело потянула состав. Прямым попаданием в следующий за турным вагон сорвало крышу его.

И все-таки поезд прибыл на станцию точно по графику.

Рапорт сухо излагал факты. А обо всем остальном — стойкости, мужестве, героизме — люди и говорить избегали. Лишь иногда факт раскрывался немного полнее, да и то лишь в том случае, когда кто-нибудь находил новое средство борьбы с врагом и это новое средство могло служить на пользу товарищам.

Вот другая поездка той же бригады. В составе, который вел Елизаров, было восемнадцать вагонов с горючим. Впереди — большой деревянный мост. Откуда-то из облаков вынырнул «Юнкерс», спикировал, сбросил бомбу и промахнулся. Взмыл еще раз над самой трубой паровоза. Славнитский скомандовал:

— Остановить!

Казалось безопасней для поезда и бригады проскочить через мост. Но Славнитский рассуждал правильно: а если бомба застигнет состав на мосту? Сгорит мост, движение прекратится... Второй раз «Юнкерс» снизиться не решился. Зенитчики отогнали его. Елизаров перемахнул через мост. «Юнкерс» вынырнул снова, когда поезд был уже на другой стороне. Здесь самолет и подбили наши зенитчики.

Стоит рассказать, как провели тяжеловесный состав машинисты Волков и Голубев. С Голубевым случилась любопытная история. Он спал в турном вагоне, когда началась сильная бомбежка состава. Поезд остановился. Голубев выпрыгнул из вагона, хотел лечь на землю. Волна от разрыва не позволила этого сделать — Голубев держался на воздухе. Падали бомбы, и Голубева швыряло с места на место. Наконец отбросило в сторону, засыпало поднятой разрывом землей. Он лежал, не в силах пошевелить ни ногой, ни рукой. Но сознание не покидало его. Что-то горячее стало обжигать грудь, бока, голову. Голубев понял: пробит котел, горячая вода идет в землю. Напряг все силы, чтобы вылезти из этой горячей могилы.

Его отрыли — старший кондуктор Николаева увидела, как шевелится земля. Голубев встал и вместе с остальными отправился тушить горящий поезд. Он считал себя воскресшим из мертвых, так и говорил про себя. Ему казалось, что такое

событие следует отметить чем-нибудь выдающимся. Чем? Жизнью он рисковал ежедневно. Значит, надо что-то другое. Случай помог ему. Паровоз получил задание доставить возможно быстрее один из оперативных составов. Сроки были даны самые минимальные. Но очередь вести состав была за Волковым. И вот Голубев поделился с ним своей мыслью. Она была чрезвычайно проста: их паровоз должен быть рекордсменом.

На сорок пять минут товарищи сократили минимальные сроки поездки. Это было их первым рекордом. Удача вызвала желание добиваться и другого. Они решили сделать свою машину лучшей в колонне. Попросили заменить колосниковую решетку качающейся, заодно сделать весь ремонт паровоза. Им разрешили. Ремонт большой, длительный. Нужно было ждать, не выходить на линию несколько дней. Ждать — обидное слово. Как раз в эти дни комсомолец-механик Глебов привел состав на тысячу тонн тяжелее нормального. Глебова перекрыл другой машинист — Богданов. Он доставил состав двойной нормы. О таких вот рекордах мечтали Волков и Голубев, а машина их должна стать в депо на ремонт... Они решили не ждать, — взялись за ремонт сами, сделали его от начала до конца своими силами. И провели под бомбежками, под обстрелами такой же тяжеловесный.

Все это делали наши рядовые люди, ничем доселе, казалось, непримечательные. Задумаешься, попытаешься назвать имена наиболее выдающихся — и сразу возникают не одна, не две, — многие десятки фамилий. Что ни фамилия — пример мастерства, образец героизма. За каждым именем — подвиг, преданность, патриотизм.

Вот каким образом невозможное становилось возможным. Вот почему поезда шли и шли беспрерывно, несмотря на жестокий вражий огонь, шли к фронту и городу, шли быстро и четко, как никогда не ходили и в мирное время.

Любопытнейший штрих: даже самые прославленные, старейшие кадровики-паровозники в самых обычных условиях не застрахованы от многих неприятностей. Пословица «и на старуху бывает проруха» как нигде часто оправдывается на транспорте. То проскочит паровоз на несколько метров за семафор, то пара нехватит в котле на крутом подъеме, то собьется со скорости. Конечно, в том-то и состоит мастерство, чтобы избегать этих вот неприятностей. Но, повторяю, от них не застрахованы и наиболее даровитые машинисты. Но вот

за два года работы в условиях, каких до войны и представить было нельзя, таких «неприятностей» почти не было. Вдохновенно работал весь коллектив. Дыхание города-бойца, города-героя захватывало каждого человека.

Пройдут годы, состарятся наши люди. Но, думаю, о делах их будут рассказывать друг другу и их сыновья. И будут гордиться делами отцов.

*

Н. Лебедев

ПАРОВОЗ 725-43

Точно игрушку подвижной кран поднял над тендером двухметровую пачку дров. Угля на дороге давно уже не было, но паровозники по привычке все еще называли скрепленную стальным тросом связку дров «банкой». Вот трос ослаб, дрова грохнулись в тендер. Филимонов высунул из будки паровоза голову, крикнул крановщику:

— Что ж ты, чортов сын, как банки швыряешь?!.

— Да то ж не дытю, щоб з ним нэжиться...

Машинист выскочил через будку на тендер. Так и есть — в бортах вмятины. Обозленный, он потребовал, чтобы крановщик немедленно лез сюда и убедился в том, что он натворил. В сущности ничего страшного не произошло. Но крановщик испугался. Вислоусый, здоровенный дядька, он вдруг и сам стал похож на «дытю». Робко убеждал Филимонова, что впредь будет обращаться с дровами тихо, «як з яйцами». А машинист долго еще бушевал, долго доказывал, что с таким побитым тендером и ездить позорно.

Еще до войны Филимонов был известен как человек, очень заботящийся о машине. Он всегда лично участвовал не только в промывке, но и в подъемочном ремонте, и собственными руками притирал поршни и диски, сам подгонял подшипники, золотниковые кольца, проверял дышла, скаты, каждый вентиль, каждую шпилечку. Перед поездками обязательно надраивал до блеска всю арматуру.

Теперь драить некогда, но еще бережнее обращался Филимонов с машиной. «Приласкай ее, — говорил не раз машинист членам бригады, — не раскаешься. Она, благодарная, отплатит сторицей».

Филимонов говорил о машине как о живом существе. Она у него не только бегала, но и дышала, и пела, и просила попить, и даже «принимала лекарство» — антинакипин. Да и любил он ее, как можно любить только живое, очень близкое существо. Случалось, парок выбивался из-под какого-нибудь неплотно привинченного вентиля. Он брал ключ, чтобы подкрепить вентиль, и укорял машину, будто она и в самом деле могла его слышать:

— Экая ты, непутевая...

...Далеко за полночь окунулись в темноту ночи. Помощник швырял огромные плахи в разинутую пасть топки. Нужно напитать ее, ненасытную, сейчас, сразу, нужно загнать стрелку манометра, показывающего давление пара в котле, за красную черту, чтобы потом, когда поезд нырнет в «коридор смерти», можно было не открывать топки, не демаскировать поезд.

Прошли станцию, перемахнули через длинный, недавно построенный мост, проскочили еще одни станционные пути. Послушная малейшему движению регулятора машина то рвется вперед, то плавно скользит на станционных подъездах, без стука, без перебоев.

Профиль на этом участке очень коварный. Но дорога Филимонову знакома, изучена им, как половицы у себя в комнате. Он мог бы вести машину зажмурив глаза. По стуку колес, по ритму машины он знает прекрасно, когда будет станция, где подъем, где уклон, где ровная прямая площадка, на которой можно было бы вести машину с полной форсировкой котла, что называется «на большом клапане». Но не только коварный профиль должен здесь преодолеть машинист.

Гул разрывов слышен издалека. Три минуты назад разрывы слышались ближе. Вот он приближается снова. Чорт его знает, может быть где-нибудь впереди уже разворочено полотно и сейчас...

Темнота. Дождь. Филимонов по пояс высовывается из будки, старается хоть что-нибудь разглядеть. Но дождь застилает путь паутиной. А боковой ветер набрасывается на машиниста, стараясь втолкнуть его в будку обратно. Фуражка намокла, вода застилает глаза, ручьями бежит с подбородка, скатывается за воротник. Почти бессмысленно сейчас вглядываться в темноту. Где-то по сторонам лежат безмолвные, пустые сейчас поля, мшистые болота, глухой лес. Но и они только угадываются — разглядеть их нельзя.

Внезапно машина по чьей-то посторонней воле замедляет ход и встает. Филимонов не удивляется. Должно быть осколками перебита воздушная магистраль. Произошло самоторможение... Филимонов не видит, как люди выскакивают на полотно, ищут повреждения, но знает, чувствует, что все происходит именно так. Гончаров, помощник, соскакивает на землю, скрывается в темноте.

Немцы, очевидно, не видели поезда, стреляли просто по полотну. А скоро рассвет, и тогда могут увидеть. Хорошо еще, что небо закрыто низкими черными тучами.

Вынырнувший из темноты Ганчаров сообщает:

— Бинт накладывают на магистраль...

Но бинт не помог. Разрывом еще одного снаряда сорвало у вагона концевой кран. Филимонов не успевает довести до конца многосложное чертыхание, как у другого вагона разбивает запасный резервуар. У третьего опять разрывает трубу...

Теперь соскакивает Филимонов и кричит в темногу:

— Перекрывай краны!

В голове состава остается еще несколько неповрежденных вагонов, и машинист решает вести поезд на трех тормозных единицах. Это, разумеется, не положено, но... Состав двигается, паровоз набирает скорость.

Светлеет. Дождь постепенно перестает. Ветер разгоняет тучи, они обгоняют паровоз, и вдруг Филимонов видит, как в просвете между черными облаками блестят крылья двух самолетов. Самолеты скрываются на мгновение за облаками и вновь появляются совсем низко, над самым составом.

Из болота поднимаются кверху фонтаны черной жижи один за другим. Поезд летит так быстро, что Филимонову кажется, будто он обгоняет даже и облака. А самолеты почему-то все же проскакивают вперед. Филимонов вопросительно смотрит на Гончарова. Тот говорит:

— Вернутся, прохвосты...

Самолеты вернулись. Машина вздрагивает, останавливается. Огромная пробоина зияет в цилиндрической части котла. Пар бьет из пробоины со свистом, с выплесками, будто чихает какое-то невиданное чудовище.

Из турного вагона выскакивает Дулов, напарник Филимонова, спускается из будки и Гончаров. Все трое молча несколько секунд смотрят на пробоину.

— Будем гасить? — спрашивает Гончаров.

Погасить топку — значит задержать все движение на перегоне. Все понимают, что это недопустимо. Но каков другой выход?

Первый луч солнца скользит по земле. Освещает угрюмые лица людей, полотно, ржавую болотную даль. И вдруг оба механика бросаются в сторону от паровоза. На бровке полотна лежит толстый березовый неотесанный кол. Они увидели его одновременно. И одновременно одна и та же мысль мелькает у каждого.

Но дело оказывается нелегким. Березовая пробка не хочет держаться в пробоине — пар выталкивает ее, обжигает руки и лица. С ним не сладить, он выталкивает пробку, а силы людей слабеют с каждой минутой.

— Проволоку! — хрипит Дулов.

Филимонов угадывает его мысль. Пробку, торчащую чуть не на метр, они тщательно закрепляют проволокой. Пар, наконец, смирился. Но Дулов остается у пробоины, придерживая еще и рукой воткнутый кол. Филимонов открывает регулятор. Нужно наверстывать потерянные минуты. Поезд подходит к станции, и люди, встречающие его, с удивлением смотрят на диковинный паровоз.

Станция маленькая, и застаиваться здесь не полагается. Филимонов готовится вести поезд дальше, когда еще один осколок ударяет в тендерный бак. Делают еще одну пробку и едут дальше.

Филимонов хорошо видел, как Дулов на стоянке ушел в турный вагон. И вот теперь за спиной у себя он чувствует чье-то дыхание. Обернувшись, он видит, что Дулов стоит возле, смотрит на него.

— Ты чего?

— Не сидится.

— Тогда становись к регулятору.

Дулов становится. Филимонов присаживается на полено. Хорошо хоть ненадолго отпустить натянутые до предела нервы. Но он не выдерживает и минуты. Дулов — хороший механик, но ведь провести такую машину...

Дулов пробует пошутить:

— Едем с антенной. — Он кивает на переднее окно будки, из которого виден кол, стянутый проволокой. Шутки не получается. Криво улыбаясь, Филимонов тянется к регулятору. Дулов уступает место.

Так они по очереди довели этот состав.

На станции, осматривая паровоз, люди ахают и предлагают вернуть машину резервом. Филимонов кричит, волнуется:

— Не поеду резервом. Давайте состав. Не могу гнать паровоз вхолостую.

Филимонову пробуют доказать, что паровоз выполнил задачу хорошо и, если уж он, Филимонов, настаивает, пусть пересядет на другую машину. Эту гасить надо. И то еще хорошо, если резервом сама, без помощи, доберется до депо. Но Филимонов настаивает:

— Подцепляйте состав к моему паровозу.

Ему подцепляют состав с мукой, и машина с «антенной» доставляет состав точно по графику.

Только теперь Филимонов ставит машину в депо. Идет с рапортом о случившемся к начальнику паровозной колонны. Начальник басит в телефонную трубку, пререкается с кем-то:

— Нет, слушайте вы меня. За людей своих я спокоен — люди готовы работать без отдыха, но исправных паровозов мало, нет паровозов...

Филимонов слышит этот разговор. Он собирался было рассказать и об «антенне», и о дырах в будке паровоза, и о тендере. Он приготовился договориться о настоящем, длительном ремонте.

Но когда он заговорил, то из его слов получалось, что машину можно подлатать чуть не за пару часов. И вообще она еще хоть куда. Можно итти в рейс, если уж действительно так туго с паровозами, и без ремонта.

Она и пошла, но вела тяжеловесный состав, как водят совершенно исправные локомотивы. Во всяком случае диспетчер не жаловался на опоздания, пока состав снова не попал под бомбардировку...

Тяжело ранило главного кондуктора Чурбакова. Легко — Пильщикову, старшего. Еще раз насквозь пробитым оказался тендер. Выбыл из строя один инжектор. Сбита водомерная колонка. В будке — осколки стекла, содранная арматура, щепа...

Загорелся турный вагон. Пламя освещает раненых женщин, лежащих недвижно. Товарищи склонились над ними. Вечно черные руки, привыкшие к тяжелому резаку, к гаечному ключу, к двухпудовой плахе дров, грубые, сильные руки паровозников вдруг стали нежными и осторожно наклады-

вают повязки на раны... Потом те же руки тушат пожар, растаскивают горящую обшивку, выбрасывают мебель.

Огонь не хочет сдаваться, но под напором людей все же стихает. Только запах гари долго носится над замершим паровозом.

А дальше что делать? Стоять? Впереди, на близкой уже станции, слышны разрывы. Может быть там нужна помощь? Может быть там составы с боеприпасами и их еще можно спасти, вывести, можно укрыть? Но как двигаться с этими повреждениями, ведь уж теперь-то это действительно не машина, а чорт знает что?

Рвется пар из отверстий водомерной колонки — ни подступиться, ни подойти. Даже не войти в будку, — это какой-то чудовищный паровой душ. Но Гончаров добирается все-таки до колонки, нащупывает отверстие. Он чувствует, как пухнут руки его, вздуваются, и каждый палец становится толстым, неподатливым. Ничего не сделать такими руками. Но вот кто-то появляется рядом с ним — в клубах пара не видно кто это, и оба они с трудом забивают отверстие. А в пробоины тендера вода бьет и бьет. Заколачивали пробкой одну дыру, а рядом вода била в другую. Забивали и эту, а нужно было забивать еще...

Но вот в тендер забита последняя пробка. Можно ли вести машину на одном инжекторе? Обеспечит ли он питание котла? В практике ни у кого еще таких случаев не было. Филимонов рискнул и повел локомотив. Опять Дулов стоит у него за плечом и молча, взглядом одним, говорит: «Если понадобится помощь — я здесь». Его присутствие в будке уже не раздражает Филимонова. Он чувствует — Дулов хочет разделить риск пополам. Чудесный Дулов товарищ, верный.

Километр за километром поезд двигается к станции. Механики не сознаются сами себе, но где-то в глубине души у каждого теплится надежда: может и удастся на станции отстояться хоть час, удастся хоть немного подправить машину, пополнить тендер водой. Только бы не гасить топку, только бы не покидать паровоза.

На станции ждали машину, как ждут доктора, чтобы спасти умирающего. В нескольких километрах на следующем перегоне «умирает» состав с важными грузами. «Мессеры» носятся над ним. Паровоз, который вывел состав на перегон, выбыл из строя, в топке его тлеют последние угольки. Нужно заменить эту холодную беспомощную машину и хотя бы по

частям вытащить состав из опасного места. Никто теперь не предлагает Филимонову ехать резервом, хотя сейчас его паровоз немногим лучше того, остывающего на перегоне.

Филимонов слушает рассказ работников станции, окидывает взглядом машину, смотрит на товарищей. Они понимают механика и поддерживают:

— Надо ехать.

Он ведет паровоз на выручку «умирающему». Немцы видят машину. Один из самолетов пикирует, бросает свой груз. Филимонов отдает распоряжение подцепить часть состава, выводит ее на ветку, в лесок. Густые деревья закрывают сверху полотно ветки, и фашисты могут сбрасывать бомбы лишь наугад. А машина Филимонова снова вынырнула из леса, и люди подцепляют к ней еще часть состава.

Вода на исходе. Инжектор подает ее слабей и слабей — вот-вот кончится вода. Гончаров в грохоте не слышит, что ему кричит Филимонов, но ему кажется, что тот кричит беспрерывно:

— Качай!

Гончаров качает, качает, качает... До последней капли качает.

«Умирающий» состав все же спасен. Вот и последняя его часть спрятана за деревьями. Покружились «Мессеры» над леском, с тем и ушли. А Филимонов ведет свой состав к станции, отцепляется, ставит машину в тупик и только тогда говорит Гончарову:

— Ну, что ж, гаси топку...

...Холодною приводят машину в депо. И вот здесь, когда она вздыбилась над ремонтной канавой, Филимонов, осмотрев все повреждения, вдруг ужасается: неужели такая машина — с пробитым котлом, с пробитым, как решето, тендером, со сбитым инжектором, без водомерной колонки — могла не только бегать самостоятельно, но и водить поезда? Минуту за минутой он восстанавливает в сознании весь свой последний рейс. Вспоминает, подходит вплотную к машине и ласково шепчет:

— Ишь ты, уродина...

⁂

ТОПЛИВО ЛЕНИНГРАДУ

Рассказ Героя Социалистического труда
машиниста *В. Елисеева*

Вертушка — поезд, сформированный из сорока — шестидесяти вагонов для вывозки с мест заготовки одного рода груза — топлива, железного лома, балласта. Такой поезд беспрерывно оборачивается между местами погрузки и выгрузки. Преимущества поезда-вертушки состоят в том, что его не нужно формировать заново каждый раз, вагоны для него подбираются лишь однажды, он работает, как конвейер, без излишней потери времени...

Электростанции города сидели на голодном пайке. Предприятия, изготовляющие для фронта боеприпасы, сутками простаивали из-за нехватки электроэнергии. Изможденные голодом ленинградцы — старики, женщины, подростки — пришли на болота, окружающие Ленинград. По колено в грязи, в холод и непогоду, они трудились здесь из последних сил, чтобы согреть цехи заводов, оживить машины, станки. Торф, добытый в болоте руками, не успевали сушить, штабели его вырастали у железнодорожных путей. Топки электростанций с нетерпением ждали этого торфа.

Паровозы, посылаемые за торфом, десятками часов простаивали на линии. Их задерживали и огонь вражеских самолетов, и нехватка дров, да и сами механики иной раз засыпали от усталости у регуляторов. Вот тогда и решено было организовать торфяные вертушки. Водить их поручено было нашей бригаде. Первыми мы должны были доказать, что можно доставлять на электростанции города не один поезд с торфом за сутки, а несколько, что торфяные вертушки могут быть и скоростными, и тяжеловесными.

В первый рейс отправлял нас диспетчер Онегин. Опытный диспетчер — в этот раз он волновался, как новичок. Чтобы провести поезд без помех по всему участку, мы должны были итти, не задерживаясь на промежуточных станциях. Он вписал для нашего поезда особую линию в графике, скоростную линию, предупредил станции о безотказном пропуске нас без остановок. Но хватит ли у нас пара? Сумеет ли бригада обойтись без набора воды до конца рейса? Выберется ли из беды во время налета? Онегин волновался еще и потому, что эта первая вертушка должна была доставить топливо на электростанцию не позже определенного часа. Позже значило, что

в цехах замрут последние станки, что погаснет электрический свет в госпиталях и больницах, что перестанут действовать последние агрегаты водопровода.



Герой социалистического труда
В. М. Елисеев

Волнение диспетчера передалось и нам, и когда на станции мы увидели груженные торфом хопперы, каждому из нас хотелось любой ценой доставить их в Ленинград как можно быстрее.

Онегин обещал обеспечить нам «зеленую улицу», то есть

так отрегулировать движение на участке, чтобы на каждой станции нас встречал зеленый сигнал, а значит и свободный проход. Он держал свое слово. Не знаю, чего стоило ему это, но шли мы без единой задержки. Приближалась станция, где обычно набирают воду локомотивы. Набор отнимает минут двадцать — тридцать.

От помощника машиниста, от его умения топить паровоз зависит, будет ли в котле достаточно пара. От него же зависит и экономное расходование воды. Но и то, и другое обязательно должно сочетаться с работой самого машиниста. Помощник должен угадывать, когда открыть топку, бросить в нее топливо. Должен знать точно, в какой момент лучше для машиниста подкачать воду в котел, чтобы не сбить пар, чтобы взять от машины всю ее силу и, если нужно, чтобы машинист мог использовать силу инерции. Словом, оба человека, стоящие на правом и на левом крыле паровоза, должны мыслить едино и едино же действовать. Только тогда они могут рассчитывать на успех. Именно таким помощником, чутким, все понимающим на лету, схватывающим каждое мое движение и продолжающим его, был Беляев.

Водомерное стекло подсказало мне: воды хватит, можно проскочить без остановки и эту станцию. Я смотрел на часы, видел, что едем мы с немалым нагоном, думал, что должно быть Онегин теперь успокоился, но сам сдерживал радость, боялся ее обнаружить и перед бригадой. Станция, к которой подходил поезд, расположена по низине, и паровоз летел, не расходуя пара. Дальше пар еще пригодится, чтобы на последних к Ленинграду трудных перегонах не снижать скорости.

Не помню этих последних минут. Одно знаю — рука не отрывалась от регулятора и мысли были в диспетчерской, там, где перед Онегиным лежал график, а на нем — нитка нашего скоростного поезда. И только я успел подвести состав к электростанции, побежал к телефону:

— Ну, как, товарищ Онегин?

— Молодец, механик! Вся бригада у тебя молодцы.

Мы провели состав вместо четырех часов, предусмотренных нормой, за полтора. Это было успехом. Теперь следовало добиться, чтобы каждый рейс был скоростным. Но ведь не всегда перед нами будет «зеленая улица». Не всегда поездки будут такими спокойными.

Они и не были спокойными, наши рейсы. Нередко поезд преследовали самолеты врага. Вот бомба разодрала состав, и

его приходится вытаскивать по частям. Вот на одной из платформ загорелся торф, и бригаде самой нужно тушить пожар. Вот горы снега преграждают путь паровозу, и бригада выходит на борьбу с этими горами, вооружившись лопатами. Иной раз диспетчер долгие минуты, волнуясь, добивался по селектору:

— Где Елисеев?

А мы в это время вытаскивали с перегона застрявшие в снегу эшелоны, чтобы расчистить путь для себя.

Было удовольствием работать с такими людьми, как Беляев и кочегар Александров. Нельзя забыть то страшное время. Иногда мне казалось — люди упадут возле топки и уже никогда не поднимутся. Однажды к нам не явилась смена, а груженные торфом вагоны ждали машины. Бригада моя работала уже сутки, и у меня просто духу нехватало сказать, что нужно без отдыха итти в очередной рейс. Я молчал. Но вот Беляев начал яростно шуровать в топке резаком. Следом за ним и Александров принялся швырять дрова с тендера. Мне стало понятно — приказывать не придется. Люди не покинут машины. Она опять пошла в рейс, вернулась и пошла снова. Вертушка вертелась, будто ее обслуживают железные люди, не знающие усталости. Это продолжалось трое суток без перерыва. Паровоз доставил в Ленинград девять составов с торфом один за другим.

У нас было великое утешение — мы знали, что торф, доставленный нами, вертит станки на заводах и фабриках, и бойцы, оберегающие от врага родной Ленинград, не нуждаются в боеприпасах. Позже, когда в город, кроме торфа, стали прибывать и заготовленные ленинградцами в окрестных лесах дрова, когда на электростанциях был создан кое-какой запас топлива и когда, наконец, в квартирах жилых домов вспыхнуло электричество, мы с удовлетворением думали: «а ведь недаром работали».

Все время блокады проблема снабжения города топливом была очень острой. В мирных условиях топливо завозится в город главным образом по воде. Но в то время водные артерии были перерезаны врагом. Топливо должно было итти в основном по железной дороге, по фронтовым участкам, почти на виду у врага, под непрекращающимися огневыми налетами. И должно было итти беспрерывным потоком. А каждая поездка по фронтовому участку представляла собой схватку с врагом. Немцы охотились за поездами с воздуха и с

земли, со своих артиллерийских позиций. Задача машиниста — затруднить эту охоту.

У него есть хорошее средство — маскировка. Выдают поезд, делают его видным для врага выхлопы пара. И вот машинисты научились ездить на открытых участках без пара. Станция Петрокрепость стоит на открытой площадке. Немцы видели ее со своих позиций у Мги. Машинисты-фронтовики стали входить в Петрокрепость с закрытым регулятором. Без пара проходили по мосту через Неву. Требовалось немалое мастерство, чтобы в этих условиях провести поезд — нельзя было потерять скорости. Дальше шел лес, здесь можно было открывать регулятор. А дальше, на перегоне, который простреливался насквозь, — снова закрыться... У себя на паровозе мы установили даже специальное приспособление — рассекатель пара. Выхлопы отводились внутрь дымовой коробки — клубов пара снаружи не было видно. Немецкие наблюдатели часто теряли ориентир.

В других случаях тот же пар может служить и маскировочным средством. Помню такой случай. Самолет долго преследовал поезд, одну за другой сбрасывал бомбы. Машинист открыл все сифоны, и паровоз заволокло густыми клубами пара. Сверху это должно быть было похоже на взрыв котла. Немец, видимо, так и решил, улетел. А поезд благополучно двинулся дальше.

Еще одно средство борьбы — маневренность. Машинисты-фронтовики часто использовали и эту возможность... Враг бил по составу. Поезд шел с большой скоростью. Снаряды ложились ближе и ближе. Вдруг поезд остановился. Теперь снаряды ложились впереди, и немцы должны были переносить огонь назад. Но для этого нужно время. И в тот момент, когда враг нащупывал огнем состав, поезд снова рванулся вперед, ушел в лес, скрылся.

Был случай — немцы повредили снарядом мост. Пришлось спрятать поезд в лесу и взяться за восстановление моста. Через некоторое время он был восстановлен. Перегон перед мостом совершенно открытый, простреливаемый на каждом метре. Лишь стремительным броском можно было проскочить через мост. И вот шквал огня и железа обрушился на участок дороги. Поезд ринулся на мост. Враг опоздал, состав прошел мост и вышел на безопасное место.

Среди машинистов фронтовой паровозной колонны есть много людей, известных своим бесстрашием и умением бо-

роться с врагом всеми доступными средствами. Они употребляли эти средства каждый раз, когда враг стремился помешать продвижению топливных поездов в город. Машинисты Самойлов, Еледин, Солодовников, Глебов, Шаров, Волков и многие другие могут гордиться тем, что научились противопоставлять врагу мужество, мастерство и находчивость.

⁂

У ПЕРЕДНЕГО КРАЯ

Рассказ дорожного мастера *В. Котова*

На этом участке я проработал около года.

Задача участка — поддерживать станционные пути, чтобы поезда могли продвигаться без помехи. Дело как будто нехитрое.

Жили в землянках — больше деваться некуда. Все, какие были, строения вокруг станции снесло начисто. Ну, а в землянках, как вернемся с работы, надо сначала вытаскать воду — грунтовые заливали так, что утром, скажем, с койки и ног не спустить, будто наводнение. Ничего, привык народ понемногу. Да и не так уж часто в землянке-то сидеть приходилось. Больше на воле — на восстановлении. Иной раз сутки, а то и побольше не отдыхали. Забежишь только кусок хлеба схватить, да и на линию.

А на линии было шумно. Непривычному человеку выдержать трудно. Как-то прислали нам двух новых работниц — Белякову и Виноградову. Поработали сутки, пришли ко мне, просятся:

— Отправь нас, мастер, отсюда, — ужас как страшно...

Спрашиваю их:

— А мне, думаете, не страшно?

Поговорил, убедил. А после, когда попривыкли, сами уже говорили: «никуда не поедем».

Станция стояла на берегу перед большим мостом. Немцы стреляли по ней аккуратно — днем несколько реже, ночью, когда начиналось движение поездов, беспрерывно. Стреляли тяжелыми, чтобы нанести как можно бóльшие повреждения. Год я там пробыл и что-то не припомню момента, когда бы все было спокойно. Люди мои должны были сразу же ликвидировать каждое разрушение. Ни минуты лишней ни на стан-

ции, ни возле нее не должны стоять поезда, потому что все кругом и всегда гудело от разрывов и в любую минуту поезд мог пострадать. А шли они пачками — подобьют один, встанут все, и тогда всем угрожает беда.

Однажды снаряды разбили почти сразу все пути. Перебитой оказалась и крестовина, подняты стрелки на старую и на новую переправы. Все своротил немец. Собрал я сюда весь околоток: кто с лопатами, кто с костыльными лапами бежит, кто шпальные клещи несет, кто на мадароне — двухколесной тележке — запасные рельсы везет. А немец бить продолжает. Надо бы укрыть людей, но с двух сторон подпирают станцию поезда — ждать нельзя. Дал команду — работать. Зарыли воронки, уложили крестовину, скреплять начали. Прошло минут двадцать. В это время снаряд упал почти в старое место. Лишь по счастливой случайности пострадал только один человек. И опять снаряды посыпались один за другим.

Что мне делать? Не могу людьми рисковать, — с кем же я ликвидировать разрушения буду? И нельзя держать поезда — за станцией их все больше. Приказал людям укрыться на время. Десять минут не работали. И эти десять минут я на всю жизнь запомню. Каждую секунду ждал — ударит по скоплению поездов. А среди них и вагоны с боеприпасами, и санлетучка. Конечно, не у меня одного душа была неспокойна.

Вижу — выскакивает на полотно Прасковья Маслова, путевая работница, в руках костыльный молоток держит и к стрелке идет. За нею другая — Шкаравецкая Настя. И те две поднялись, которым месяц назад «ужас как страшно» было. Тоже — к стрелке.

Зашивать путь — дело мужское. Да и из мужчин забить костыль в новую шпалу не каждый сумеет. Нужен очень сильный удар, очень точный. А чуть послабее — удар пропадет. И вот тут я увидел, как девушки, как та самая Паша, стала забивать костыли. После мне говорил Тихон Владимирович Байдуков, опытнейшей работник, что и ему так не ударить. С двух ударов костыль намертво входил в шпалу. А ведь даже мужчины тратят пять-шесть ударов...

Так работала не одна Маслова. И Шкаравецкая, и Белякова, и Виноградова, и Филиппова. Думал — за сутки не сделаем всей работы. А поезда пошли через час. Поезда пошли, а людям отдыхать все равно нельзя было.

Снаряд разбивал первый главный путь. Люди бросались туда, а поезда пропускались по второму пути; разбивал второй — поезда переходили на третий, потом на четвертый. Когда из строя вышел и четвертый, первый был восстановлен.

Это продолжалось всю ночь, все утро, весь день и всю вторую ночь. И только к следующему утру можно было вернуться в землянку. Стали выкачивать воду, поставили варить котелки в супом. А поесть супу не удалось. . Немец снова ударил по станционным путям. Снова люди пошли под разрывы. . .

Стоит ли рассказывать дальше? Дни были похожи один на другой. Так было весной, летом, осенью. А зимой прибавлялись еще снеговые заносы и бури. . .

Как могли выдержать люди? Откуда у них брались силы? На этот вопрос сразу не ответишь. Лучше расскажу о путевом обходчике Алексееве.

В начале войны Алексеев работал на одной из пригородных дистанций. Жил в будке с женой и пятью ребятишками. Жена погибла во время обстрела. Остались ребята без матери. Алексеев рассказывал: «придешь с работы, а они, как котята, тычутся по углам». В голод первой умерла годовалая девочка, за нею сынишка — третий годок ему шел. А вскоре и пятилетний. Двух оставшихся успел переправить на Большую землю с детдомом. Все это произошло в течение двух-трех месяцев.

И вот Алексеев попал к нам на участок. Бывало — где снаряд угодит, туда и идет Иван Алексеевич. Случалось — приказываю ему лечь на землю, укрыться в канаве. Дисциплинированный человек — ляжет, а через секунду вскакивает, работать бежит. Убеждал я его, доказывал, как нам люди нужны, беречься просил. Да он и сам понимал это не хуже меня. И вот однажды вырвалось у него: «не могу немцу кланяться. . .»

Я сначала подумал, что Иван Алексеевич не хочет склонять голову перед немецкими снарядами. А потом убедился, что он глубже думает — перебороть надо немца: «немец разрушает станцию, чтобы помешать двигаться поездам, а я восстановлю ее, чтобы шли поезда беспрерывно».

Об Алексееве я рассказываю потому, что и все остальные люди рассуждали так же. На наших людей удивлялись: как

это можно за час, вместо суток, восстановить разрушенные пути? Удивляться и нечему. Все одной думой связаны были: переборотъ немца. И перебороли.

※

ЧЕЛОВЕК ВСТАВАЛ ВО ВЕСЬ РОСТ

Рассказ поездного вагонного мастера *В. Попова*

Чаще всего разбивало воздушную магистраль. Происходило самоторможение поезда. В таких случаях не только мы — поездные вагонные мастера — выскакивали на линию искать между вагонами повреждения. Соскакивали с площадок кондуктора, помогали нам. В месте обрыва накладывался на рукав резиновый пластырь, затягивали его проволокой, замазывали суриком. Поезд шел дальше.

Но иногда повреждение оказывалось более сложным. Однажды осколок разбил вдребезги буксу. Правила технической эксплоатации говорят: «вагон нужно отцепить». Но поезд стоит не на станции, — на перегоне. Можно бы сбросить вагон под откос, но людей мало, не под силу это бригаде. Ждать помощи некогда — немец бьет по составу. Что же делать?

На глаза попался кусок старой жести. Он и заменил чугунную буксу. Жесть с помощью проволоки прикрепили к сохранившейся части буксы, набили подбивку, наполнили смазкой. Главный дал сигнал, состав тронулся. С того раза все поездные мастера брали с собой в запас жесть.

В другом случае у концевого крана лопнула магистраль. Произошло это в голове поезда. Саморасцепы, обрывы на этом участке — явление частое. Путь лежит на болоте и после каждого поезда надо его подбивать. В этот раз впереди был двадцатитысячный уклон. Вести состав на ручных тормозах невозможно. Нельзя и задерживаться — дело к рассвету, а за нами участок должны в темноте проскочить еще несколько поездов. Как же быть? Посоветовался с товарищем, вторым поездным вагонным мастером, Гурьяновым. Решили снять с хвостового вагона целиком всю трубу воздушной магистрали. Вдвоем же перетащили ее, поставили взамен поврежденной. Поезд шел с уклона на всех тормозах.

Сколько ни думай, предусмотреть всего, что может случиться, немыслимо. Помнили главное — нельзя стоять под об-

стрелом. Не только потому, что может погибнуть состав, который ведем, но и потому, что задержится движение — выйдет из строя весь участок. Вот что требовало от каждого находчивости, быстрой сообразительности. . .

В составе шли ледники — восемь вагонов. Белые, недавно окрашенные, на зеленом фоне они служили для немцев прекрасной мишенью. Огонь начался сразу же, лишь только вышли на открытый участок. Почти тотчас же магистраль оказалась перебитой во многих местах. Вместе с главным кондуктором Поляковым я бросился перекрывать краны. Полякова ранило, и его еле успели втащить в турный вагон. Дело решалось буквально секундами. Нельзя было стоять ни мгновения. Поезд вел Корзун—один из лучших машинистов колонны, и он решил двинуться с заторможенным составом. Когда мы прибыли на станцию, то вышли посмотреть на состав. Вместо вагонов-ледников мы увидели платформы с торчащими кое-где щепками. Стенки и крыши осколками мин и снарядов снесло почти начисто. Но зато движение по участку не прекращалось.

Необычный запас ремонтного материала брали с собой поездные вагонные мастера. Были здесь особые железные планки на случай, если осколок поломает рессору. Были пробки—деревянные для пробоин в котле, в тендере, в цистернах с горючим, металлические, в виде гвоздей, для пулевых дыр. Были особые бинты для лечения перебитых рукавов магистрали. Была жесть взамен букс, концевые краны, головки для автосцепов, куски рельсов, скрепления, даже металлический трос, чтобы было чем стянуть в крайнем случае вагон под откос. Это — все то, чего требовал опыт езды вдоль переднего края.

И этот же опыт выработал в человеке какие-то особые качества. Я говорю не о смелости, не о мужестве. Без них в колонне человек не смог бы работать вообще. Речь идет о другом. О таких качествах в каждом — будь то вагонный мастер, кондуктор, кочегар, то есть самый рядовой работник на транспорте, — которые поднимали бы его во весь рост. Человек часто должен был решать и решал судьбу не только свою, своих товарищей, но и судьбу чрезвычайно ценного груза, судьбу сотен людей, судьбу целого участка дороги, очень важного.

⁂

СВЯЗЬ ВОССТАНОВЛЕНА

Рассказ старшего электромеханика *И. Лаврова*

Диспетчер вызывал станцию по селектору. Что-то хрипнуло в репродукторе, и внезапно исчез даже фон. «Обрыв», — подумал диспетчер. На всякий случай он все же крикнул в селектор несколько раз:

— Славянка! .. Славянка! .. Отвечайте, Славянка! ..

Тишина. Дело было обычное. И слишком ясное — где-то перебит провод, надо попробовать телефон.

— Дайте Славянку.

— Не работает.

Диспетчер позвонил на дистанцию — подождать или связываться по телеграфу? На дистанции сообщили: «Не работает и телеграф, — на распределительном щите на Славянку выпали все провода».

До сих пор спокойный, диспетчер заволновался. Командование направляло к фронту два бронепоезда. Нужно было подготовить путь для их продвижения. Посылать вслепую, не познакомившись с положением на промежуточных станциях, невозможно. Сентябрь, на путях темнота, сентябрьская непогода. Поезда продвигаются по участку на ощупь, без сигнализации. Только при помощи ежеминутной связи со станциями можно разобраться в клубке движения. Опытный движенец, диспетчер до этой минуты прекрасно представлял, где стоит санлетучка, куда пошли цистерны с горючим, где выгружаются танки, на каких перегонах движутся «схемы». Темнота не мешала ему видеть эти «схемы», цистерны, летучки, восстановительные и пожарные поезда, резервные паровозы, платформы с лесом для оборонительных укреплений, вагоны с эвакооборудованием, автодрезины. Селектор, телефон, телеграф помогали видеть все это, безошибочно командовать, направлять в нужное место, посылать в нужном направлении. Совершенно ясно он видел все перегоны, станционные пути, ветки, тупики. .. И вдруг диспетчер «ослеп».

Назойливо зазвонил телефон:

— Я. . . диспетчер.

— Говорит Борис Павлович. Как отправление?

«Борисом Павловичем» на железной дороге называют бронепоезда. Диспетчер ждал этого звонка, ждал вопроса. Но что он может ответить? ..

— Придется пообождать. Нарушена связь.

Диспетчер прекрасно представлял, что значит это слово «пообождать». В штабе точно рассчитано: в ноль часов десять



Электромеханик Ленинград-Московской дистанции связи *В. С. Семенов*

минут «Борис Павлович» выходит на перегон между энскими станциями. Это — его заранее подготовленная позиция. В ноль

двадцать пять бронепоезд открывает из тяжелых огонь по строго рассчитанному квадрату, в ноль пятьдесят прекращает огонь, а в час десять должен уже находиться в недоступном для артиллерии врага тупике. Пообождать — значит нарушить, спутать весь план, а может быть даже сорвать операцию. До выхода бронепоезда на перегон еще есть время, но минуты бегут, и вот сейчас диспетчер не знает, — сможет ли пропустить его по промежуточным станциям.

Он снова звонит на дистанцию:

— Что предпринято?

— Послана восстановительная летучка. Участок обслуживает электромеханик Минаев. На него можно надеяться...

Чуть-чуть отлегло. Минаев еще ни разу не подводил. Человек верный. Должно быть вот сейчас он работает где-нибудь на столбе, и через минуту-другую заговорит телефон, а там и селектор...

Зазвонил телефон:

— Как отправление Борису Павловичу?

Диспетчер смотрит на часы, говорит как можно спокойнее:

— Подождите. Время еще есть.

Он внушает себе, что действительно времени еще много, но в сущности понимает, что этим внушением просто обманывает себя. Смотрит на часы, отсчитывает секунды. Очень хорошо, что на участке Минаев, но если через две с половиной минуты связи не будет...

* * *

...Не поймешь — канава это или воронка. По глубине — скорее воронка. Идет дождь — мелкий, осенний, назойливый. Потоки воды стекают в воронку. Тусклый, желтый свет ручного фонаря освещает лежащего на дне человека. Вернее — лишь его окровавленные ноги. Это — Бартышев, механик, помощник Минаева. Сам Минаев обмывает раны, накладывает жгуты на ноги Бартышева. Ветер бросает капли дождя сквозь разбитое стекло фонаря, фитиль трещит, пламя тускнеет. Почти на ощупь сделав перевязку, Минаев взваливает товарища на спину и карабкается из воронки.

До перевязочного пункта больше километра. Лицо, руки, вся одежда Минаева в грязи, в глине, в крови. Он не чувствует этого, торопится донести истекающего кровью Бартышева. Может быть все-таки удастся спасти жизнь товарища. Минаева не покидает и дума о работе, о восстановлении

связи. Он считает столбы, чтобы таким образом ориентироваться и на обратном пути в темноте найти место обрыва линии связи, место, где они с Бартышевым начали, было, ремонт, но не закончили...

Минаев сдает Бартышева на перевязочном пункте и бежит обратно в ночь, в темень. Дождь усилился. Минаев бежит, падает, поднимается, снова бежит и считает столбы... Кажется здесь. Он спотыкается, летит в воронку и там под руку подвертывается фонарь. Здесь!

Не так просто соединить оборванный провод. Нужно подогнать кусок нового материала, впаять его. Обычно электромеханик несколько раз влезает на столб, — под рукой нужно иметь и материал, и весь необходимый инструмент.

Темнота мешает Минаеву. Но он торопится, чувствуя, что на дистанции нервничают, что волнуется диспетчер, что на отделении где-то задержаны поезда, лишенные связи. Вот Минаев, наконец, подключает к проводу телефонную трубку и кричит в нее:

— Диспетчер!.. Диспетчер!..

Диспетчер кидается к телефону. Он узнает голос Минаева. Ему хочется расспросить, что там такое случилось на линии, почему так долго не было слышно голоса электромеханика, Но на расспросы нет ни секунды времени.

Минаев докладывает:

— Линия восстановлена.

Диспетчер вызывает Славянку, дежурный по станции докладывает о положении на перегонах. Диспетчер командует:

— Санлетучку — в тупик. Порожняк со второго пути — на запасный. Первый главный подготовить для приема Бориса Павловича...

Левой рукой диспетчер снимает телефонную трубку:

— Алло! Борис Павлович?.. Даю отправление.

Часы показывают двадцать три сорок восемь. В ноль десять бронепоезд минует Славянку.

Слышен фон в репродукторе, хрип, вздох, возглас:

— Диспетчер?.. Говорит Минаев. Как слышимость?..

— Слышу вас хорошо...

Дождь, темень. Минаев переходит от столба к столбу и взбирается то на один, то на другой. Восстановлена телефонная связь и диспетчерская. Но где-то еще обрыв в телеграфной, его нужно найти. Не работает стрелочная на станции. Минаев уже сутки не спал. Его лихорадит, немного подташ-

нивает от голода. Дождь смыл грязь с лица, струйки грязной воды бегут под рубашкой по телу.

С верхушки столба Минаев ловит звук приближающегося по полотну поезда. Темно. Без фар идет поезд. Это — Борис Павлович. Минаев чувствует, как подрагивает на стыках броня и видит, — а может это лишь кажется, — как разворачиваются орудийные башни. На грязном лице связиста блаженная, радостная улыбка. Минаева лихорадит, трясет, а губы его шепчут неслышно: «дай, дай ему за Бартышева, дай за Ленинград...»

...Это — один из эпизодов нашей работы. Вот — другой, в условиях совсем иных.

Люди восстанавливали перебитый кабель на Обводном, у Американского моста. На распределительном столбе стояли механики Царев и Казанцев. Вокруг столба есть такой балкончик без перил. На балкончике они и стояли. Электромеханик Попов возился внизу с кабелем. Ему посчастливилось — снаряд разорвался на мостовой, и он оказался в мертвом пространстве. Но от сильного давления воздуха Попов почувствовал себя точно пьяным. Хуже получилось с теми двумя, что стояли на балкончике, их обоих ранило. Казанцев упал вниз, на землю. Царев еще держался кое-как на балкончике, цепляясь за столб, но спуститься вниз был, конечно, не в состоянии. Второй снаряд попал в стену дома. В бригаде работали девушки, и Попов приказал им лечь на землю, а сам подошел к столбу. В это время опять ухнуло, опять полетели поднятые с земли камни, и Попова швырнуло на мостовую. Он поднялся и полез на столб. Там раненый Царев держался из последних сил. Попов добрался до балкончика, взвалил на плечи совершенно обессилевшего от потери крови Царева и с ним сполз вниз.

Осторожно положив раненого товарища на землю, вызвал скорую помощь. А когда помог уложить в карету Царева, полез на столб заканчивать прерванную товарищами работу.

И вот еще один эпизод.

Исаева ранило во время работы на станции сигнализации, централизации, автоблокировки. Снаряд угодил как раз в центральную башню, и обломками печи Исаева совсем завалило. Он лежал, не в состоянии пошевелить ни рукой, ни ногой. Не мог подать голоса — рот был полон песка, пыли, грязи.

Когда его отрыли и отвозили в больницу, электромеханик попросил поднести его к станции, дать посмотреть, сильно ли

она разрушена. На носилках его обнесли вокруг станции, но никто не расспрашивал, зачем ему этого захотелось.

Из больницы Исаева направили лечить в тыл. Раны заживали медленно, но в конце концов зажили. Исаев оправился, и ему предложили любую работу на любой из тыловых дорог. Но он настоял, чтобы его снова отправили работать на опасную фронтовую магистраль.

Его просьбу о возвращении на дистанцию удовлетворили. Сейчас станция СЦБ восстановлена. И не просто восстановлена. Все устройства модернизированы, освежены, в них внесено все новое, чем богата современная техника. Выполнял эти работы электромеханик Исаев.

Пожалуй, эти три эпизода позволяют представить в какой-то мере и условия нашей работы, и наших людей. Фраза «перестроиться на военный лад» давно уже стала ходячей. На этот лад перестроили свое сознание и наши люди. Говорят, что летчики после тяжелых ранений, когда им говорят, что летать они больше не будут, теряют всякий интерес к жизни. Трудно переключить сознание, примириться с мыслью, что больше не придется летать, а осталось лишь ходить по земле. Что-то похожее пережили и наши люди.

Электромеханик Семенов с первых дней войны работал на Колпинском участке. Что такое Колпино, что пережили и и испытали жители его, знают все. В колпинскую казарму связистов, где жил когда-то Семенов, попало тридцать четыре снаряда. Казармы, конечно, не стало. Семенов перебрался в мастерскую дистанции, в погреб. Погреб тоже был уничтожен, и он перебрался в землянку. Не пришлось и в ней долго жить, она обваливалась, и просто сил уже нехватало без конца ее восстанавливать.

Семенов стал жить там, где его заставала работа. Под столбом разводил костер, кипятил чай или в том же походном котелке суп. Спал в ближайшем сарае, в кустах, а то и просто на земле, под брезентом. Все остальное время Семенов работал. Условия так сложились, что для него это и было «военным ладом».

Когда-то электромеханикам выдавались наряды: «проверить провода на 34-м километре». Теперь нарядами служили разрывы снарядов. Семенов видел — вон там, в ста метрах разорвался снаряд. Шел туда, искал обрыв, часто делал это на ощупь, исправлял повреждения, смотрел, где еще рвутся

снаряды, исправлял там. И так без конца — два с половиной года.

Обстановка, в которой работал Семенов, мало чем отличается от той, в которой работали Малинин, Кутузов, Марков, да и все люди дистанции. Но вот Красная Армия перешла в наступление. Нужно было налаживать связь с освобожденными от врага станциями. Теперь Колпино уже не было тупиком — поезда продвигались дальше вместе с войсками. Связисты шли вперед вместе с восстановителями, работали на еще неразминированных, а иной раз и на обстреливаемых участках.

Ушла вперед Красная Армия. Очистилась от врага вся Октябрьская магистраль. Жизнь, труд связистов входили в спокойную колею. Огонь врага реже мешал работать. Больше не требовалось лихорадочной, поспешной, нервной работы, почти нечеловеческого напряжения, в котором находились люди эти два с половиной года. Но связисты Октябрьской продолжали работать, как и в те напряженные дни, не считая часов, нередко по восемнадцати часов в сутки. Они переключили весь запас своей энергии на возрождение родной дороги. На многих станциях никогда не было таких мощных узлов связи, какие построены сейчас силами работников самой дистанции. Полностью модернизована и расширена кабельная сеть на дистанции, усовершенствована по последнему слову техники вся автоблокировка. Дистанция никогда не имела собственных мастерских для производства всех нужных материалов. Теперь имеет. Люди построили новое четырехэтажное здание, оборудовали его. В подарок сталинградским связистам послано одиннадцать вагонов с электромеханическими материалами, изготовленными нашими людьми. А люди все спрашивают себя: «Что еще можно сделать?»

Когда-нибудь Семенов вновь привыкнет спать в чистой комнате и работать по восемь часов в сутки. Но сейчас сознание его протестует против такой спокойной работы. И Семенов выкладывает из кирпичей новое здание мастерских, а Исаев, сменившись после дежурства, не только заделывает пробоины в башне центральной станции СЦБ, но и монтирует в ней новейшее оборудование. . .

В дни, когда дистанция была фронтовой и движенцы, и паровозники с нетерпением ждали сообщения: «Связь восстановлена», сложный, опасный, многообразный труд людей укладывался в эти два слова. Сейчас этой фразы не слышно.

Линии связи работают бесперебойно. Но это значит, что люди работают не менее напряженно, чем в те огневые дни.

⁂

НА «ЛОХМАТКЕ»

Рассказ начальника поезда *Н. Коралиса*

— Здравствуйте, товарищи!

С нар свесились две головы.

— А вы кто будете?

— Начальник поезда. А вы?

— Кочегар, — нехотя ответил один из лежавших и, повернувшись на другой бок, натянул на голову одеяло.

Так началось мое знакомство с бригадой. За день до этого тридцать два человека, до сих пор работавших машинистами, секретарями партийных бюро, диспетчерами, ревизорами, вышли из управления дороги начальниками товарных поездов. Обстановка на участке, проходившем вдоль переднего края фронта, была настолько сложна, что на каждом поезде должен был находиться человек, который сумел бы очень оперативно подсказать бригаде выход из того или иного трудного положения. Нужно было воспитать в поездных бригадах тот боевой дух, без которого люди не могли работать на этом участке. Вот для чего была создана должность начальников поездов.

— Где старший машинист?

— На гауптвахте.

— За что?

— Расплавил пробки в котле.

— Кто заменяет старшего?

— Я — Антонов.

— Пройдемте на паровоз, товарищ Антонов, осмотрим машину.

Машина была боевая. Об этом свидетельствовала обшивка, изодранная осколками, изрешеченная пулями. Но зато и такую грязь, как здесь, трудно было найти где-либо еще. Но дело не в одной грязи—в результате небрежного ухода машина имела и плохое парообразование. Водить поезда с такой машиной вдоль переднего края, конечно, было рискованно. Сами люди звали машину «лохматкой» и махнули на нее рукой. Мне пред-

стояло работать начальником поезда, который будет водить эта «лохматка».

Мы беседовали между собой в свободный час в турном вагоне.

— Вот Чкалов говорил, что бесстрашных людей не бывает. Что же помогает человеку побороть страх? ..

— Честь.

— Любовь к родине.

— Вера в свою правоту.

— Желание ценой своей жизни спасти многие жизни других.

— Честолюбие.

— Жажда славы.

Это была далеко не отвлеченная для нас тема. Передо мной лежит перекидной календарь. 7 июня 1943 года. Запись: «Отправились из Волховстроя в 16.45. Тяжеловесный. 126 осей. Фрицы начали пристрелку по поезду у станции Поляны. На 26-м километре у вагона 624556 пробили магистраль. Исправили повреждение. На 14-м километре обстрел повторился. На Левобережной — опять. На мосту — также».

А вот как дело было.

Шли под уклон, и вдруг поезд резко замедлил ход. Антонов крикнул: «попадание!» Место голое, хорошо пристрелянное немцами. Антонов попробовал открыть регулятор. Паровоз забуксовал, выбросив в небо столб дыма, похожий на взрыв.

Вдоль поезда бежал главный кондуктор Гонатовский, искал повреждения. С ним — поездной вагонный мастер Орлов. Над составом разорвалась шрапнель. Гонатовский как раз в это время нашел повреждение. Нужно было устранить его как можно быстрее. На подмогу к нему бежал и кочегар Ванюхин. Вблизи от него разорвалась мина. Гонатовский и Орлов что-то подвинчивали, кажется наклеивали на место повреждения резиновую заплату. Вдруг Антонов высунулся из окна.

— Качает, — крикнул он.

Это значило, что в магистрали утечка воздуха прекратилась. Я дал сигнал садиться куда попало, чтобы состав ни мгновения больше не был мишенью. Именно в этот момент посыпались мины чаще и чаще. Поезд ускорял ход. И вдруг я увидел, что Ванюхин сесть не успел и теперь бежит у состава, пытаясь на ходу зацепиться где-нибудь у цистерны.

Своего кочегара видел и машинист. Он ждал знака, чтобы остановиться. Я молчал. Не легко мне далось это молчание.

В голове быстро неслось: если остановить, то поезд с нефтью, с боеприпасами, с продовольствием и людьми может погибнуть. Мины, шрапнель, фугасные снаряды рвались так часто, так близко, что нельзя было сомневаться, — немцы видят состав и пристрелялись к нему. Не останавливать — значит пожертвовать товарищем. Пока я взвешивал «за» и «против», решение вынес сам Ванюхин. Он отошел от поезда в сторону, снял фуражку и махнул ею над головой. На нашем языке это значит «вперед». Люди махали ему руками, пока он скрылся за хвостом поезда, за дымом разрывов.

Вернулся Ванюхин на паровоз лишь через сутки. К счастью — живым, невредимым.

Этот эпизод показывает, как велико самоотвержение наших людей, как глубока любовь к родине, как понятие о чести железнодорожника, о чести советского человека глубоко проникло в их сознание. Эти качества во фронтовой обстановке проявлялись не раз в больших и малых делах.

Не знаю, маленькое ли дело — оздоровление нашей «лохматки». А произошло это так. В колонне передовые машинисты брали обязательства о вождении поездов по всему участку без набора воды на промежуточных станциях. Это значительно сокращает сроки доставки грузов, уменьшает простои подвижного состава. Заговорил и я со своей бригадой о таком обязательстве. Но итти без набора воды на такое расстояние можно только на безукоризненно действующем паровозе. А бригада, разумеется, понимала, что «лохматка» не совсем отвечает таким требованиям. Дело не подвигалось.

И вот однажды, выходя под поезд, мы услышали:

— Эх, жаль. . . не тот паровоз. Для такого поезда не годится.

Я поинтересовался, в чем дело. Оказалось, нужно вести порожняк для сдачи на соседнюю дорогу. Она должна была получить его не позже восемнадцати часов. А было уже двенадцать. Время чистого хода — пять часов тридцать минут. Да набор воды в двух пунктах — один час. Не успеть. А речь шла о чести дороги. Не сдав порожняка во-время, дорога ухудшала свои важнейшие показатели и, конечно, тормозила перевозки на других дорогах.

Фразу «не тот паровоз» слышал и наш машинист Михайлов. Она задела его за живое. Сгоряча он сказал:

— Возьмем.

Радуясь внутренне такому решению, я все же усомнился:

— Ведь опозоримся сами и дорогу подведем.

Это окончательно утвердило Михайлова в его решении.

В Мельничьем Ручье наполнили тендер водой, почистили топку, договорились о «зеленой улице» до станции Войбокало. Петрокрепость мы прошли без остановки, дежурный помахал нам рукой. По обстреливаемому участку ехать приходилось днем. Но делать нечего — рисковать надо. Поднялись на подъем, на открытое место. С горы виден наш передний край. Выстрел, разрыв. Но машина идет хорошо. Всю опасную зону проехали без повреждений.

В Войбокало решили бросить записку: «Воды брать не будем». Шли, почти не снижая хода на станционных путях. Но увидели: на станции стоит начальник отделения Иванов, диспетчеры, лица у всех веселые, машут руками, показывают большой палец. Хорошо, стало быть, едем.

За десять километров от Волховстроя машина стала терять ход. Дело в том, что пар стал садиться — в топке образовалось много шлака. Выходило, что все наши усилия прошли напрасно. Мы обманули себя и людей, тех, которые нам поверили, поручив вести этот поезд.

Михайлов спрашивает, сколько осталось до срока сдачи порожняка. Гляжу на часы:

— Сорок две минуты.

Он бросает взгляд на манометр, чуть подкачивает воду инжектором, смотрит вперед. Слежу за его взглядом, мне кажется, что вижу входной сигнал Волховстроя. Но колеса машины чуть движутся, топка «издыхает», по выражению кочегара. Не берусь передать напряжение бригады в тот момент.

Нам все-таки удалось дотянуть до предельного столбика Я вынул часы. Было семнадцать тридцать. А нам казалось, что близка полночь.

Главный кондуктор Кардаш, несмотря на больные ноги, галопом побежал сдавать документы, сообщить в Ленинград о победе.

Эта поездка была для нас поворотным моментом. Люди поняли: побеждать можно только с хорошей машиной. Не прошло месяца, как «лохматка» превратилась в одну из лучших в колонне машин.

*

ЭПИЗОДЫ БОРЬБЫ

Инженер *А. Августынюк*

1. Вода

Остановился водопровод, не действовали гидроколонки. Напрасно паровозы подходили к торчащим из земли кранам — ледяные сосульки висели на них, а воды не было... Это грозило катастрофой, полной остановкой движения. И вот за дело снабжения паровозов водой взялись... пожарники.

У перрона Финляндского вокзала стояли в очереди локомотивы. Паровая машина беспрерывно качала из колодца воду, направляя ее в тендеры. Одинокий голос гремел под сводами замершего вокзала:

— Куда льешь? Ну, куда, спрашиваю? Ведь не пламя тушишь. Сколько воды зря загубил... В дыру надо попасть, в ту, что у тебя под ногами. Ах, чорт, в сосульку превратил паровоз!..

Высокий худой старик, со сморщенным, высохшим от голода лицом кричал на пожарников-железнодорожников. Днем, ночью голос его слышен был на вокзале.

Старик жалел воду, жалел обмерзшие паровозы и требовал, раз уж это важное дело поручили ему, чтобы локомотивы снабжались не хуже чем под гидроколонками.

В один из дней, несколько часов кряду, к перрону не подошло ни одного паровоза. Мороз стоял страшный, и пожарные рукава превратились в ледяные жерди, никому больше ненужные — вода в них замерзла. Старик схватился за голову: «Как же теперь?» Он не мог успокоиться даже и тогда, когда нашлись новые рукава. Мороз крепчал и крепчал, и надо было что-то придумать, чтобы и эти не пришлось выбросить.

Старик ходил по вокзалу, ковырялся в снегу, проламывал здесь и там лед. Будто клад искал подо льдом. И вот как-то вечером, когда опять перерыв в подходе паровозов был очень долог, он приказал одному из пожарников:

— Тяни за мной рукава.

Тот потащил тяжелый рукав, — слышно было, как в нем журчала вода. Старик подвел его к яме в снегу, сказал торжествующе:

— Нашел. Недаром старался.

В яме был спускной колодец, и теперь старик был уверен — вода в рукавах никогда не замерзнет.

Но вот однажды вода перестала поступать в рукава. Старик вначале не понимал, отчего это могло произойти, полез сам в колодец и здесь с ужасом обнаружил — воды не было в сети.

Михаила Агапитыча Гусева на узле знали давно, знали как очень крепкого, очень твердого человека, редко когда опускавшего голову. Но даже и этот крепкий, упрямый, настойчивый человек не сдержался — пожарники увидели на глазах его слезы.

Положение действительно было тяжелое.

Но выход все же нашли. От вокзала к Неве, через улицу Комсомола, стали прокладывать ветку. Она была небольшая, длиной всего в несколько сотен метров, но соорудить и ее в те дни было трудно. Однако военные железнодорожники построили ее за двое суток. Теперь паровозы подходили к самому берегу Невы, останавливались в конце круто поднятого надо льдом тупика, и в тендер, по толстому ребристому рукаву, вода бежала прямо из проруби. Ее нагнетал весело тарахтевший мотор, стоявший в построенной на льду будке.

Над рекой снова слышался голос:

— Ну, куда опять льешь? Эх, ворона, ворона...

2. Диспетчер Онегин

Обычно работники станций знают диспетчеров лишь по голосу. Онегина почти все дежурные, все составители, машинисты, даже стрелочники знали в лицо. Сменившись с дежурства, он любил забраться к машинисту на паровоз, проехать по линии. А то и просто шагал по шпалам пешком много километров. Не раз случалось, что именно в тот момент, когда станция «зашивалась», когда один за другим на путях останавливались порожняковые и груженые, воинские и пассажирские поезда, а формирование и отправка почему-то задерживались, когда растерявшийся дежурный не знал, с какого конца начинать «расшивать» станцию, когда у семафоров нетерпеливо ревели гудки паровозов, требуя дать им проход, когда в конторке дежурного непрерывно звонил телефон и дребезжащий репродуктор селектора гневно и требовательно рычал на всю станцию, — где-нибудь между ваго-

нами вдруг оказывался черноволосый, небольшого роста, с удивительно спокойным лицом человек. Негромко он отдавал приказание маневровому машинисту:

— Выведите воинский за семафор. Вернетесь, поставите на второй путь цистерны. Оттуда возьмете порожняк.

Главные кондуктора, составители, сцепщики, только что не знавшие, что им делать и как расшить пробку на станции, вдруг понимали: нужно делать так, как указывает этот спокойный и очень уверенный человек. Онегин шел к дежурному, говорил ему:

— Идите-ка, батенька, домой. Выспаться вам надо. А то всю линию мне закупорите. Ступайте, ступайте, — я тут за вас подежурю.

И объяснял, если было кому:

— Устал человек. А в такой обстановке усталому сделать что-нибудь дельное трудно.

Так было и в тот раз, когда станция подверглась налету. Люди работали на станции бывалые, но даже и им стало не по себе. Летели в сторону рельсы, обломки вагонов. Падали раненые. Онегин успел расчистить пути — больше половины вагонов сформировал в поезда, отправил со станции. Она уже могла принимать и отправлять новые поезда. Но он знал — среди неотправленных стоит состав с боеприпасами. Бомбы продолжали падать на станцию, и если какая-нибудь из них упадет близ состава, тогда конец и станции.

Никто никогда не думал, что Онегин, всегда такой спокойный, с таким тихим голосом, мог крикнуть так громко:

— Ко мне!

Было в этом крике что-то столь повелительное, что ослушаться никто не посмел. На голос, на крик, сквозь пламя и дым, исцарапанные, израненные шли люди. Онегин сказал, что хочет вывести состав с боеприпасами на перегон. Это поняли. И хотя самолеты, снизившись, били из пулеметов по людям, теперь никто не думал, что нужно прятаться. Кто-то делал для поезда стрелку, кто-то подцеплял паровоз, кто-то встал к тормозам. Состав вышел со станции, вырвался из-под разрывов.

Когда налет кончился, Онегин застенчиво посмотрел на людей и просто сказал:

— Спасибо, товарищи.

А вечером из селектора снова слышался голос, спокойный, ровный, невозмутимый:

— Я — диспетчер. . .

* * *

. . .Осколок снаряда поразил насмерть механика. Помощник, тяжело раненный, упал возле топки. Неуправляемый паровоз мчался по рельсам.

Онегин стоял здесь же в будке. Он видел все это. Кинулся к помощнику, перевернул его на спину, осмотрел раны, перевязал голову. Помощник в сознание не приходил. Мчался вперед паровоз.

Где-то совсем близко должна показаться станция. Сейчас паровоз проскочит по стрелкам, пролетит по станционным путям. Пройдет дальше. За станцией, на перегоне, находится другой состав. Онегин знает о нем. Неуправляемый паровоз, скорость которого развивается все больше и больше, врежется в тот, впереди идущий, состав. И он, Онегин, не сможет этого предотвратить. Он не умеет остановить поезда.

Онегин наклоняется к помощнику, шепчет:

— Петров, очнись на минутку. Помоги мне, голубчик, очнись. . .

Неподвижен помощник, а паровоз мчится на большой скорости.

Онегин снова кладет руку на лицо помощника и шепчет:

— Петров. . .

Тот медленно открывает глаза и, еле шевеля языком, говорит:

— Отведи. . . ру. . . коятку. . .

Онегин берется за рукоятку, смотрит Петрову в глаза:

— Так? . .

Петров подтверждает глазами: «Да, так». И глазами же показывает на ручку воздушного тормоза. Этот молчаливый показ стоил раненому помощнику машиниста так много сил, что он после этого снова и надолго потерял сознание.

Но теперь уже паровоз управлялся. Его вел диспетчер Онегин. Он стоит у регулятора, слышит шипение, чувствует, как замедляет бег паровоз, как наседают вагон на вагон, скрежеща буферными тарелками.

Встает поезд. И только тогда кондукторская бригада узнает, что поезд вел не механик.

А через несколько часов спокойный и ровный голос Онегина отвечает на вызов станции:

— Я — диспетчер.

3. Бензин

Десять минут уже продолжается атака самолета на поезд. Летчик сбросил три бомбы, потом стал обстреливать поезд из пулеметов. Машинист то увеличивал скорость, то тормозил состав, выпускал из трубы клубы дыма, стараясь скрыть поезд за серо-черной его пеленой.

Когда самолет еще раз пикировал на состав, главный кондуктор Иванов устало подумал, что это, должно быть, будет последняя бомба. Она упала у телеграфного столба, и столб исчез, будто никогда и не стоял на том месте. С воем машина начала было подниматься снова вверх, когда с хвоста поезда послышалась пулеметная очередь. Дуло крупнокалиберного пулемета давно следило за самолетом. Пулеметчик из охраны поезда лишь выжидал удобного для стрельбы момента. И выждал. Машина, не успев набрать высоту, упала на откос позади поезда.

Иванов шумно вздохнул и вытер рукавом мокрый лоб. Вдруг он увидел, что поезд оставляет на гравии полотна жирный след. Окинул взглядом состав, он понял — осколки бомбы пробили одну из цистерн, и из нее длинными струями лился бензин.

Иванов быстро повернул рукоятку тормозного крана. Торопясь, стал забивать мелкие отверстия деревянными пробками, — запас их он носил всегда в сумке. Но в большое отверстие в лобовой части цистерны, величиной с голову, бензин продолжал шумно литься. «Пока доедем до станции, от бензина ничего не останется», — мелькнуло в голове Иванова. Он попробовал представить себе, сколько же самолетов можно было бы заправить горючим из такой вот цистерны и, что-то решив, дал сигнал отправления. Уже на ходу вскочил на раму цистерны, прижался спиной к отверстию.

Цистерна качалась из стороны в сторону, взад и вперед, и бензин толкал в спину кондуктора. Он прижимался к цистерне изо всех сил, но кожаная куртка, вначале еще как-то предохранявшая, вскоре превратилась в размякшую тряпку, и теперь бензин плескался за воротник, а оттуда стекал вниз по телу.

Мокрый с головы до ног, кондуктор рассчитывал: надолго ли хватит сил, близко ли станция? Ему хотелось посмотреть — все такой же ли жирный остается на полотне след, но повернуться было нельзя, оторвавшись хотя бы на миг, снова прижаться к дыре едва ли удастся. Бензиновые пары ели глаза, попадавшие в рот брызги вызывали рвоту, ноги одеревянели. Холодный осенний ветер пронизывал тело насквозь. В ушах стоял звон. Мучительное желание прилечь хоть на минуту охватывало сильней и сильней.

Поезд прибыл на станцию, и другие кондуктора подбежали к цистерне. Иванов стоял неподвижно, свесив голову, все еще крепко прижимаясь к цистерне. Со всей фигуры его струйками тек бензин, распространяя удушливый запах. Иванова хотели тотчас же снять, но из последних сил он потребовал:

— Пробку!

И держался до тех пор, пока не обстругали большую деревянную плаху. Лишь тогда он разрешил:

— Ну, снимайте.

Двигаться сам он не мог. Его поставили на землю. Медленно он поднял веки. Люди увидели — белки глаз его были залиты кровью. Превозмогая боль, он спросил:

— Сколько же вытекло?

— Ведер десять, не больше.

— Значит выкупался в бензине не зря.

✲

СОДЕРЖАНИЕ

✲

Ред. *А. Полин*
Техред. *Р. Г. Польская*

Подписано к печати 16/II 1945 г.
М-00368 Тираж 10000. Формат бумаги $82 \times 110^1/_{32}$. Печ. л. $6^3/_4$
Уч.-изд. л. 5,7 Знаков в п. л. 33406
Индекс № 181 Заказ № 4 32

Тип. № 10 Управления издательств и полиграфии Исполкома Ленгорсовета

Цена 3 руб. 50 коп.